

AVIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : UN HORS-TEXTE
LA GRANDE COURSE DE HAIES DE 1889



LE KRONPRINZ A SAINT-MORITZ

Le Kronprinz d'Allemagne s'appêtant à prendre part au Derby des Bobsleighs. (Voir page 184.)

Publications Pierre Lafitte & C^o
Je sais tout • Fermes et Châteaux • Femina
Musica • Jeunesse • L'Art et les Artistes • • • •
10, Av. des Champs-Élysées • Paris

Abonnements :
Paris et Départements, „ „ 24 francs
Etranger „ „ „ 28 —
Changements d'adresse 0 fr. 75

CHASSIS ET ROUES ARBEL

EMBOUTIS

Brevetés S. G. D. G.

52, boulevard Haussmann, Paris



COMPTOIR BISONTIN

38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)

FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant
Chronomètres, Montres artistiques, Pendules,
Réveils, Bijouterie. — Maison de confiance



VIVITZ
L.T. PIVER

Essence, Savon, Poudre de Riz
Lotion, Sachets

LES PNEUS
CANNELES
POUR AUTOS

LE DERNIER MOT DU
PROGRÈS

LES PNEUS
ANTIDÉRAPANTS
POUR CYCLES.

DUNLOP

LES NOUVELLES
CHAMBRES
A AIR

LA PERFECTION
ATTEINTE

LES NOUVEAUX
BOYAUX
COUSUS

ÉTABLISSEMENTS

TURGAN

LEVALLOIS-PERRET

OMNIBUS - CAMIONS

VOITURES DE TOURISME

Détruit instantanément et sans douleur les Poils et Duvets disgracieux du VISAGE et du CORPS. Pas d'inflammation. Rend la peau douce et veloutée. En usage chez les artistes et l'aristocratie. Approuvé des sommités médicales.
Le Flacon: 8 fr. Envoi franco. — VERDEILLE, Pharmacien de 1^{re} cl., 87, Rue de Lévis, Paris (XVII^e arr.).

AUTOMOBILES DELAUNAY-BELLEVILLE

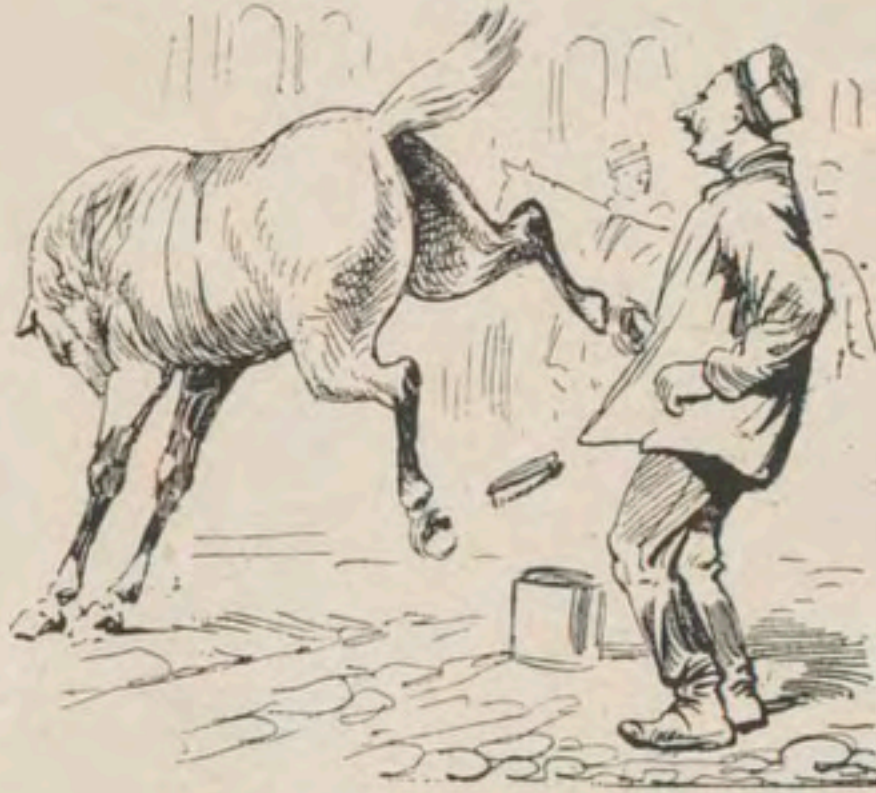
Administration et Ateliers à SAINT-DENIS (Seine)

Succursale et Garage à NICE (Promenade des Anglais)

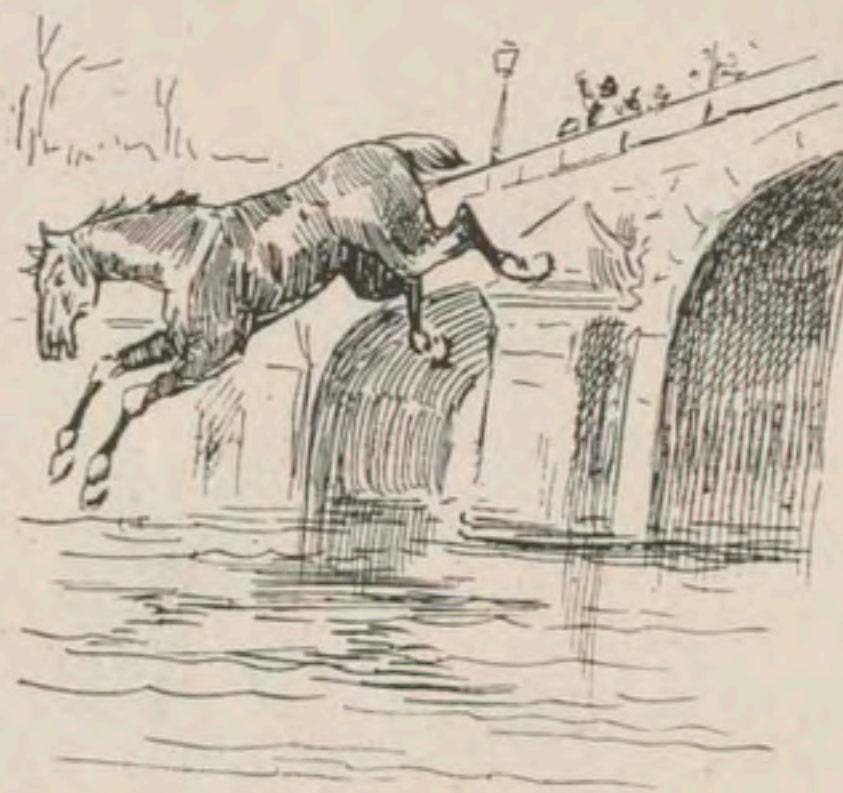
La Semaine Comique, par Henriot.



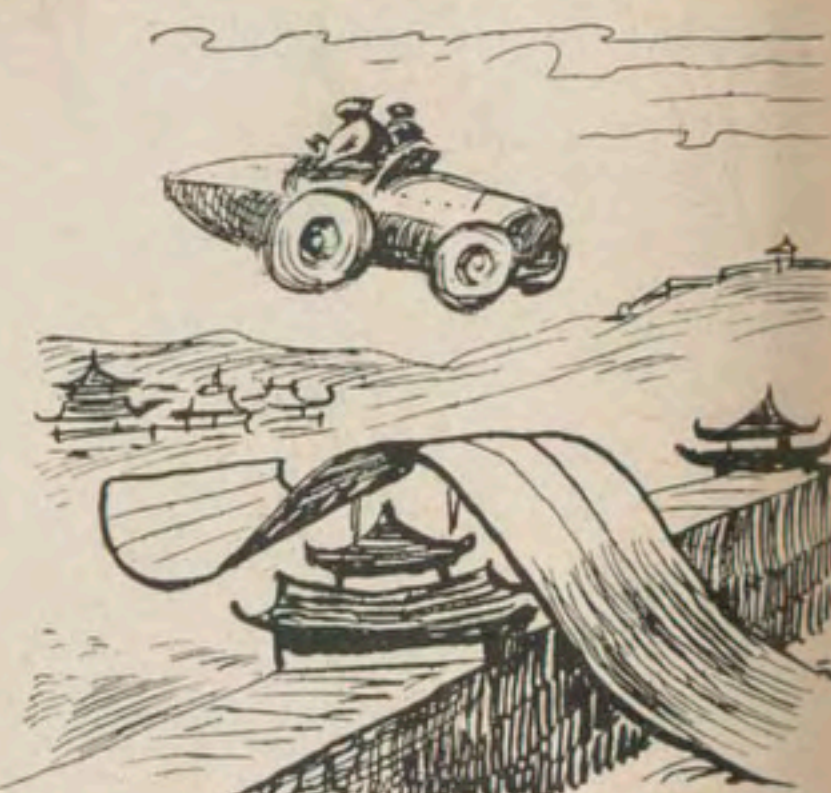
— Alors je suis tombé, la tête la première, sur le sol... on ne m'a relevé que le lendemain matin...
— Bigre... quel effet ça t'a-t-il fait?
— Avec le crâne fendu? il me semblait que je dormais avec la fenêtre ouverte...



— Ah! zut!... c'est pas un cheval! c'est un champion de boxe.



Désespoir d'un cheval qui, voyant la suprématie des moteurs mécaniques, préfère le suicide à la honte...



La course Paris-Pékin.
Arrivée du vainqueur sur la grande muraille, qu'il franchit majestueusement à l'aide d'un plan incliné, grâce à ses pneumatiques le Gaulois.

PNEU CUIR **VULCAN**

CONCOURS DU BANDAGE 1905
COUPE DU MATIN
1^{er} PRIX

P. BUCHILLET & C^{ie}
47, Rue St Ferdinand, PARIS

Nouveauté...
LES PAPIERS de la marque **SIP** au Bromure et CITRATE sont supérieurs
5, rue Lafitte, Paris. Tarif sur demande.

AUTOMOTEUR avec GARDE-ROBE
Bouchon se retirant sous le siège
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR DES HÔPITAUX
PARIS, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RECOMPENSES
Envoi F^{re} Catalogue

Pneu-Cuir
IMPERFORABLE

SANS PEUR

Pneu-Cuir
ANTIDÉRAPANT

RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE
BEAU & C^{ie} 171, Cours Lafayette 19, Av. de la Gde-Armée, LONDRES, BRUXELLES
LYON PARIS STRASBOURG, MILAN

Il y a des voitures pour les "Chauffards" et les milliardaires :

Les Automobiles

Gladiautor

sont celles des touristes dignes de ce nom

Direction au PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine). - Vente à Paris 62, Av. de la Grande-Armée 18, Boulevard Montmartre

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques.

APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques

PAYABLES EN 12 MOIS

A L'INTERMÉDIAIRE
17, Rue Monsigny, PARIS
(CATALOGUE FRANCO).

LA BENGALINE

est une excellente **Peinture-Émail**
on peint soi-même très facilement le bois, le métal, la pierre, etc... Cette peinture est brillante, elle résiste aux lavages sans ternir.
prix et renseignements s'adresser au Directeur
LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau BANDAGE
Accepté par la Société de Chirurgie
Recommandé par les Membres du Corps Médical
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible et supprime le ressort du dos et le sous-cuisse. peut se livrer à tous les travaux sans ébranlement. Par sa pression constante il mène à la guérison. Extra
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Hippolyte

AUTOMOBILES MOTOBLOC

à PARIS
EN 1906

DIRECTION DES AGENCES
MAGASIN D'EXPOSITION
8, RUE LAFAYETTE

SIÈGE SOCIAL ET USINES - 102, RUE DES VIVANTS - 102 - BORDEAUX - NOUS AVONS PRIS PART A 5 COURSES ET CONCOURS ET REMPORTÉ 5 PREMIERS PRIX

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :

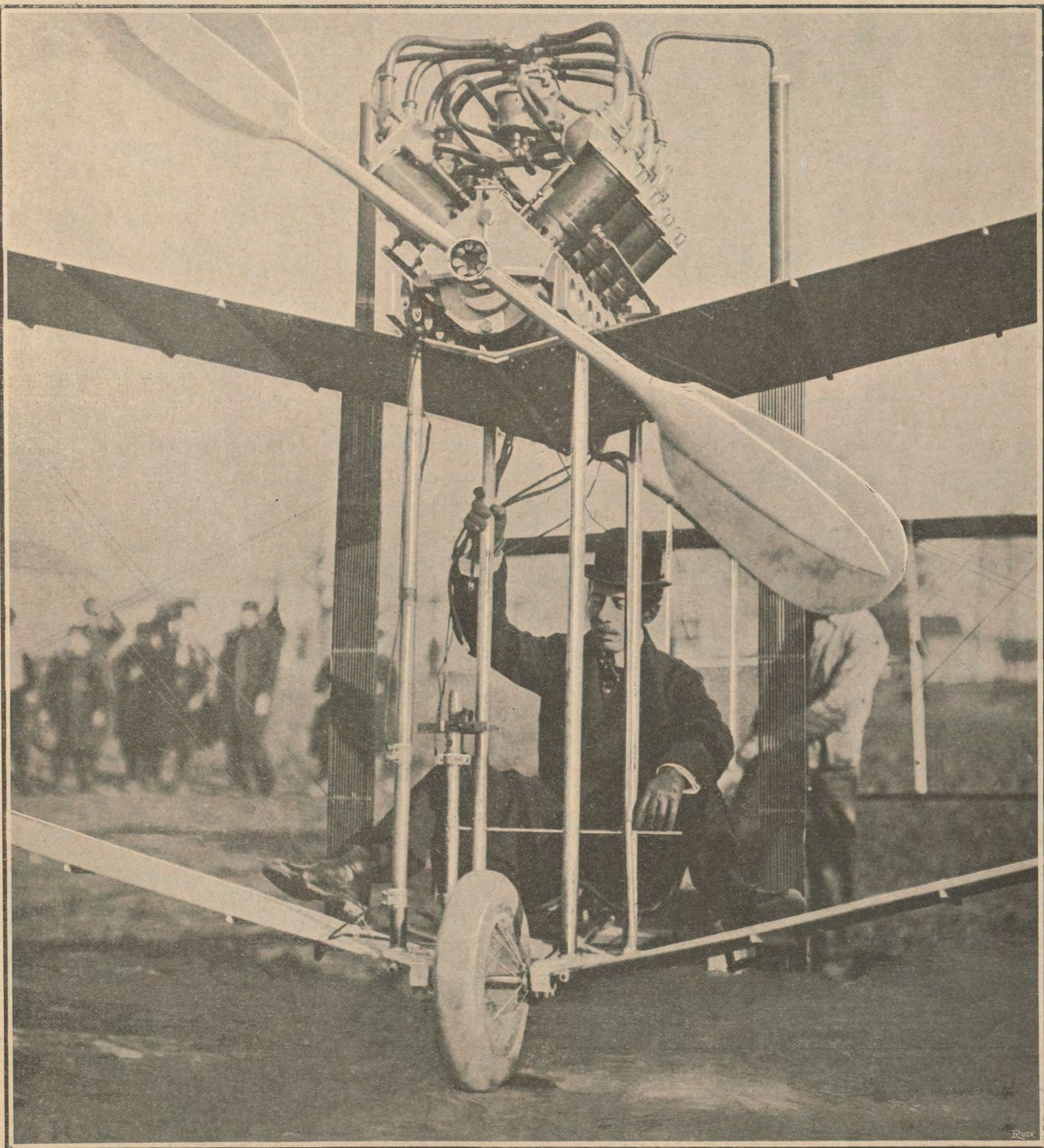
Paris et Départements 24 fr.
Etranger 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

16 Mars 1907 N° 443

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & C^{ie}
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS * Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & C^{ie}, 11, boulevard des Italiens

PUBLICITÉ :

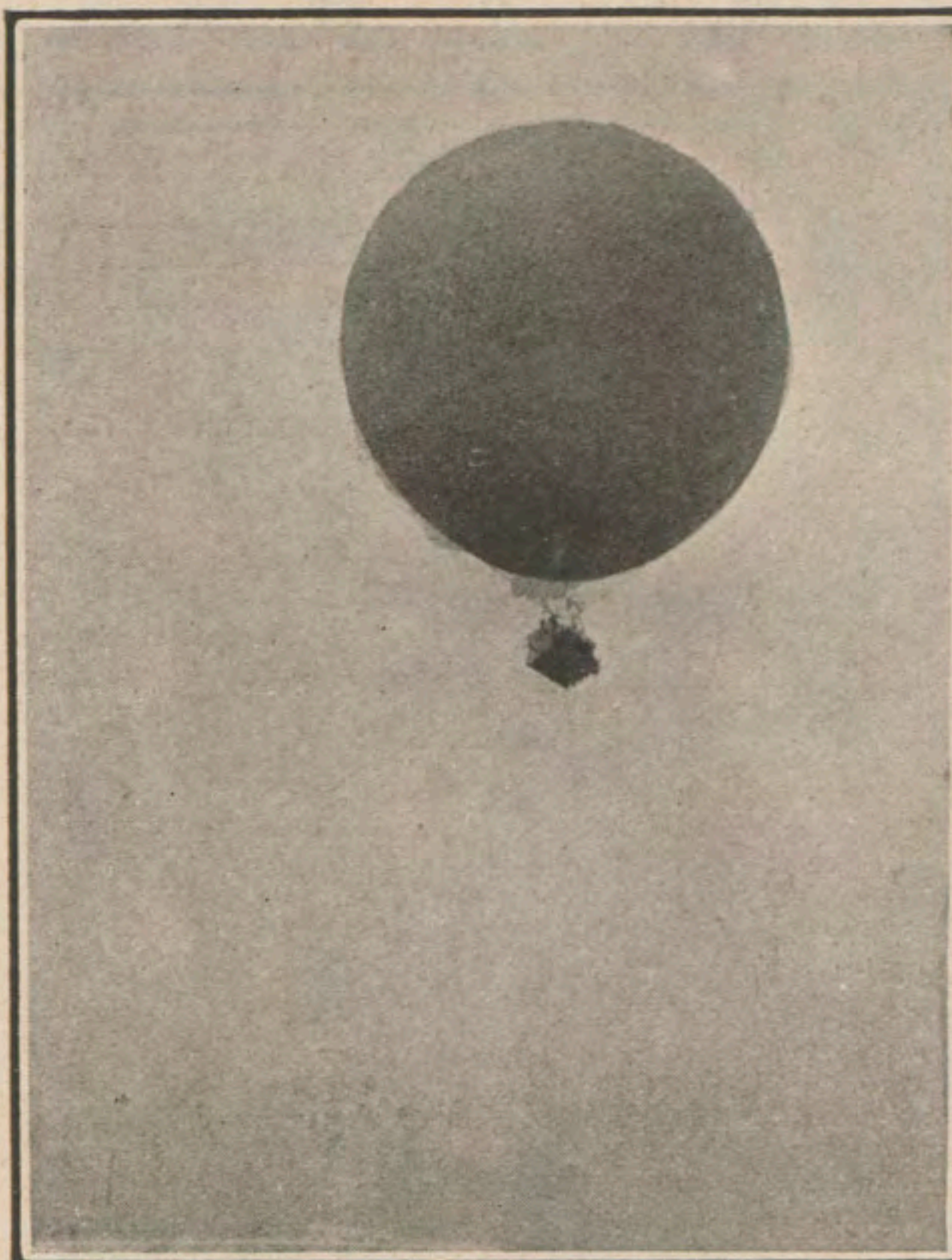
Pages d'Annonces, la ligne 2 fr.
La Page 600 fr.
Encartage 750 fr.



SANTOS-DUMONT DANS SON NOUVEL AÉROPLANE

L'appareillage du nouvel aéroplane Santos-Dumont est achevé. L'éminent aviateur va pouvoir reprendre le cours de ses expériences. Le réservoir à essence est juché maintenant au-dessus du moteur. Les deux petits gouvernails latéraux qui servent à redresser le système en marche et à faciliter les virages sont posés. Toutes les commandes du moteur sont placées. L'hélice est à l'avant et le lancement se fait sur une seule roue. Santos-Dumont a une grande confiance en son nouvel appareil et espère bien gagner le Grand Prix d'Aviation, attribué au premier aviateur ayant couvert une boucle d'un kilomètre.

L'ACCIDENT DU COMTE HENRY DE LA VAULX



Le Centaure.

Départ du comte de La Vaulx à bord du Centaure, avec lequel il a établi le record mondial de la distance.



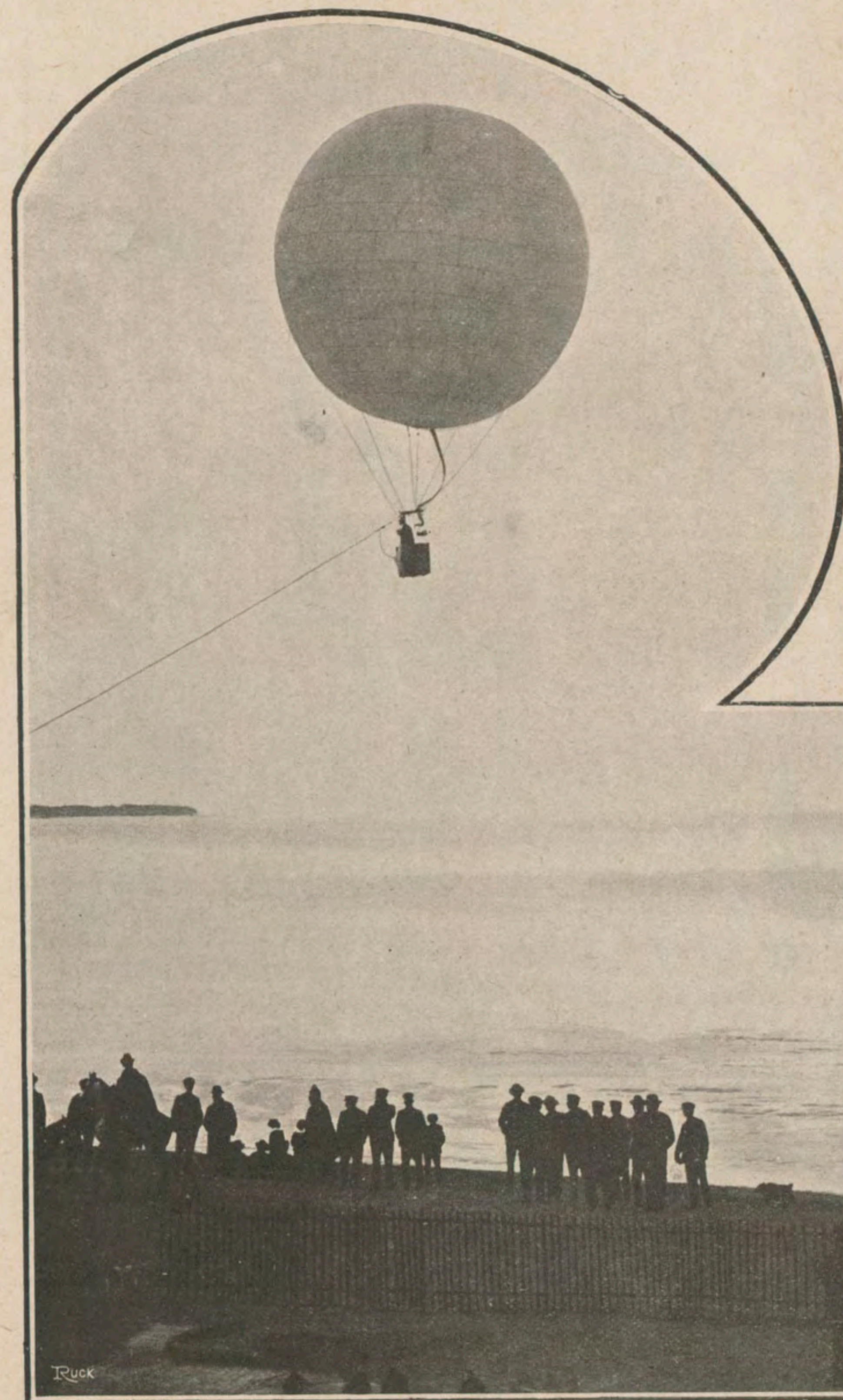
Une mer de nuages.

Cette curieuse photographie représente une mer de nuages prise à bord d'un ballon au cours d'une ascension du comte de La Vaulx.



Le Méditerranéen.

C'est avec ce ballon que le comte de La Vaulx a fait des essais de stabilisation et de dérivation au-dessus de la mer.



Départ du ballon l'Eilaté.

C'est à bord du ballon l'Eilaté que le comte Henry de La Vaulx a fait et réussi des expériences d'aéronautique maritime.

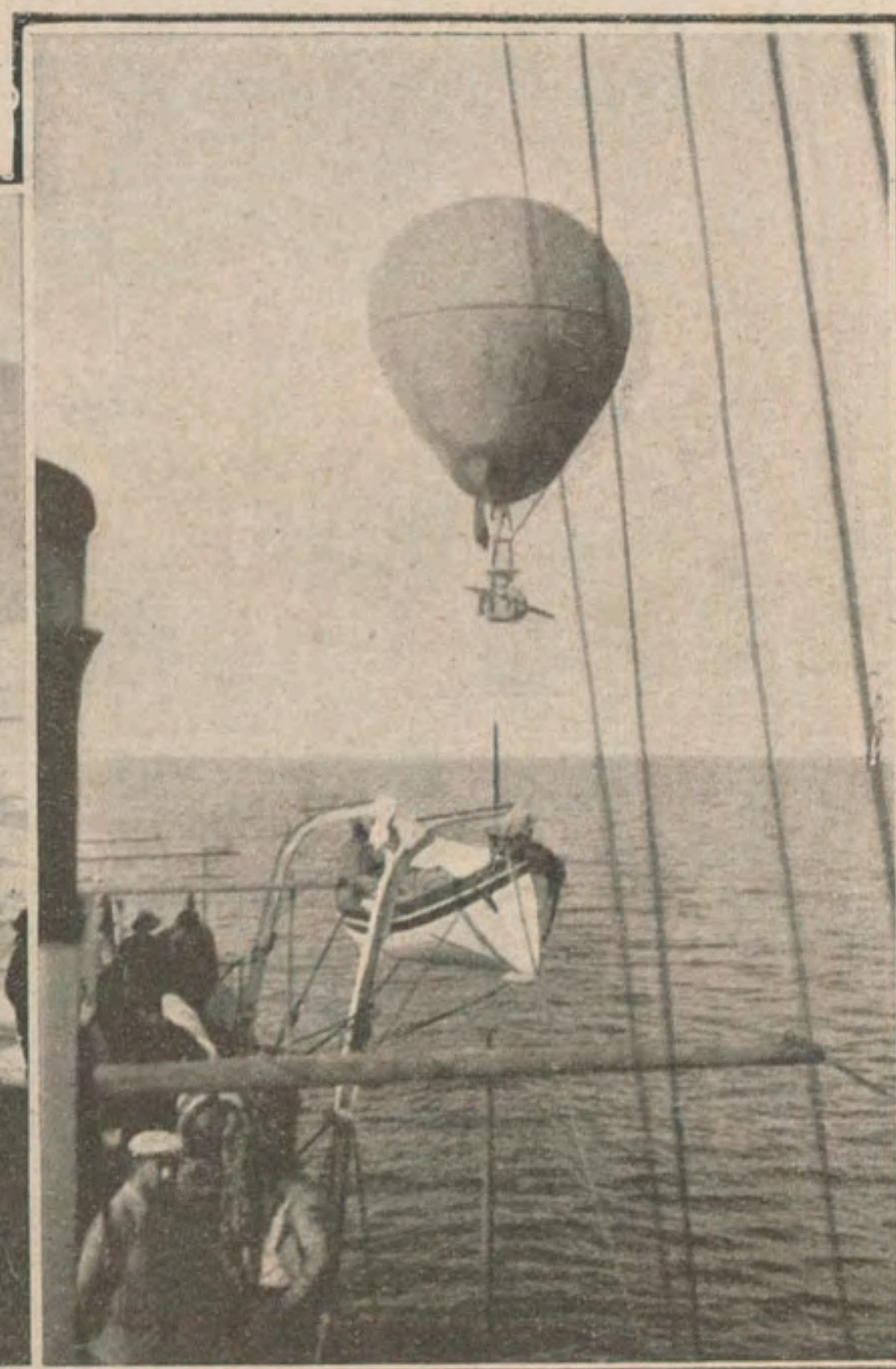
Le comte Henry de La Vaulx allait effectuer sa deux-centième ascension en ballon sphérique, il se reposait à Caux, lorsque, en faisant une promenade dans un bobsleigh, il fit une chute et se brisa la rotule ❖ ❖ ❖

UN jour, qui n'est encore pas lointain, Mme la comtesse d'Eu se permit une charmante boutade. Le comte Henry de La Vaulx avait piloté dans l'atmosphère ses trois fils, les princes Antoine, Louis et Pierre d'Orléans-Bragance. Au retour de la randonnée aérienne, après avoir félicité le pilote, Mme la comtesse d'Eu ajouta :

— J'ai fait, Monsieur, mentir le proverbe... J'ai mis tous mes Eu dans le même panier... ils me sont, malgré tout, revenus intacts.

Certes ! quand il se trouve en des mains expérimentées, le robuste ballon sphérique, ce merveilleux instrument du rêve, la « poésie du mouvement » selon l'expression si heureuse du comte de La Vaulx, constitue le moins dangereux de tous les sports. Aussi, n'est-ce pas aux bulles légères, infiniment adorables, éternelles créatrices de sensations grisantes, qu'il faut reprocher le malencontreux accident dont fut tout récemment victime le recordman mondial de la distance.

En effet, Henry de La Vaulx, l'activité en personne, est immobilisé chez les frères de Saint-Jean-de-Dieu, dans la mélancoli-



Le Méditerranéen.

Le Méditerranéen est suivi du contre-torpilleur la Pertuisane.

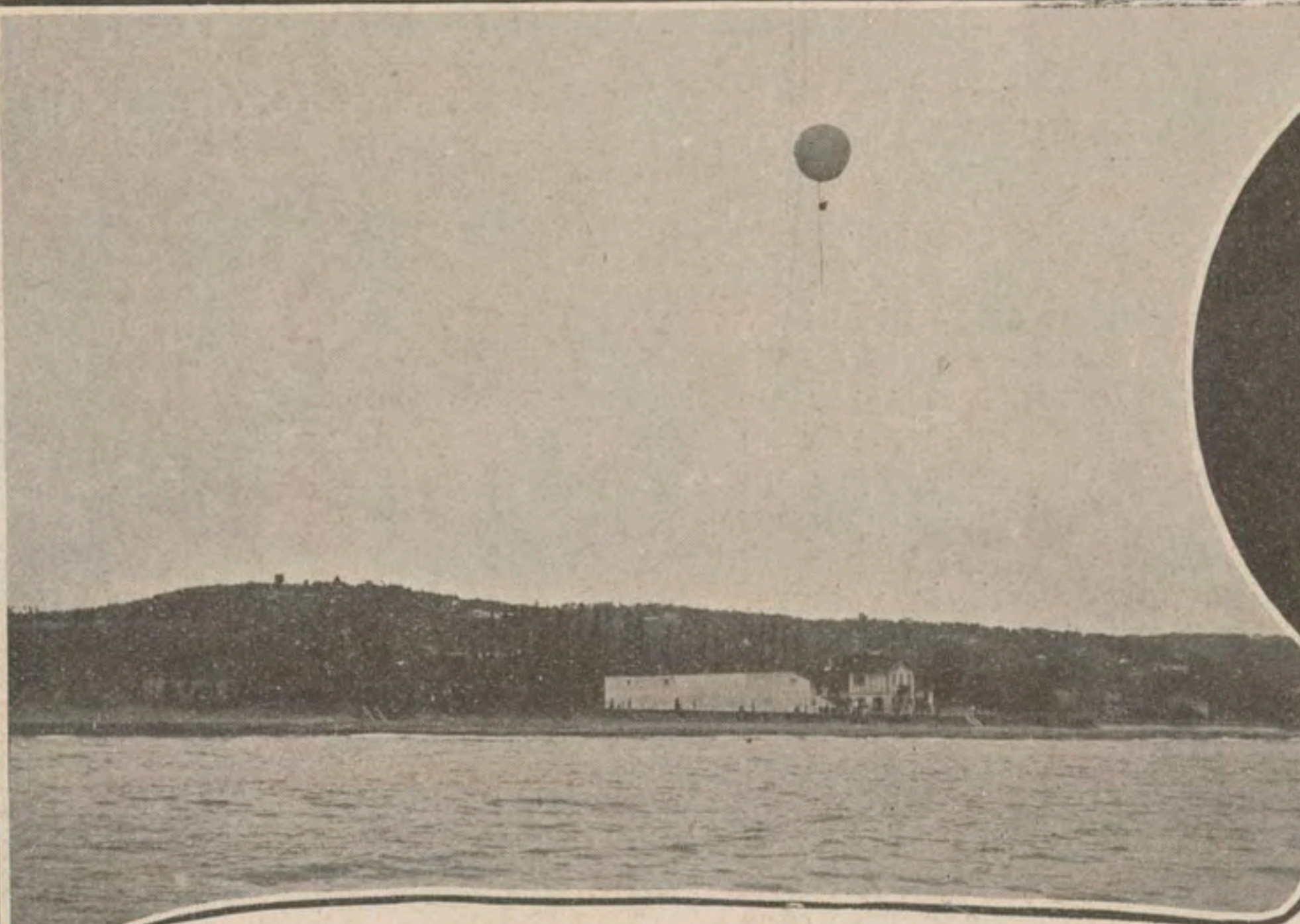


Panorama de Paris.

Le panorama de Paris, vu à 1.000 mètres d'altitude, en ballon.

rier, qui réussit parfaitement l'opération consistant, après avoir ouvert le genou, à rapprocher et à fixer dans un cercle d'argent les fragments de ce petit macaron, la pièce la plus délicate, la plus indispensable de... notre boîte de vitesses.

Comment Comment l'accident eut lieu est-il survenu? Le plus banalement du monde, en vérité! A la fin de la superbe campagne d'hiver pendant laquelle, au cours de treize expériences, le comte Henry de La Vaulx avait prouvé les indéniables qualités de son aéronef, il résolut, en guise de repos, avant de faire ses débuts en aviation, et à la veille de sa deux-centième ascension en « sphérique », d'aller passer quelques jours en Suisse,



Expériences d'équilibre.

Au-dessus de la côte, à Nice, le ballon soulève de l'eau ses appareils d'équilibre et s'élance en hauteur.

que maison de santé de la mélancolique rue Oudinot. Henry de La Vaulx a la rotule droite brisée, mais la guérison prochaine de notre ami prouverait une fois de plus, s'il en était besoin, la science du professeur Poirier.

à Caux, l'une des stations où le toboggan fait fureur. A Caux, Henry de La Vaulx pratiqua tour à tour le ski, la luge et le bobsleigh. Ravi de ses glissades sur la neige, il m'adressait la carte postale que nous reproduisons et qui parvint à Paris en même temps que le télégramme porteur de la mauvaise nouvelle : le 1^{er} mars, lors d'une descente en bobsleigh, le traîneau dérapait, et la jambe droite du sportsman venait heurter violemment un sapin placé là, naturellement planté qu'il fut par les destins stupides.

Immédiatement ramené à Paris et



Le comte H. de La Vaulx. L'éminent aéronaute, qui vient de se briser la rotule droite en bobsleigh, va faire, dès son rétablissement, sa 200^e ascension.



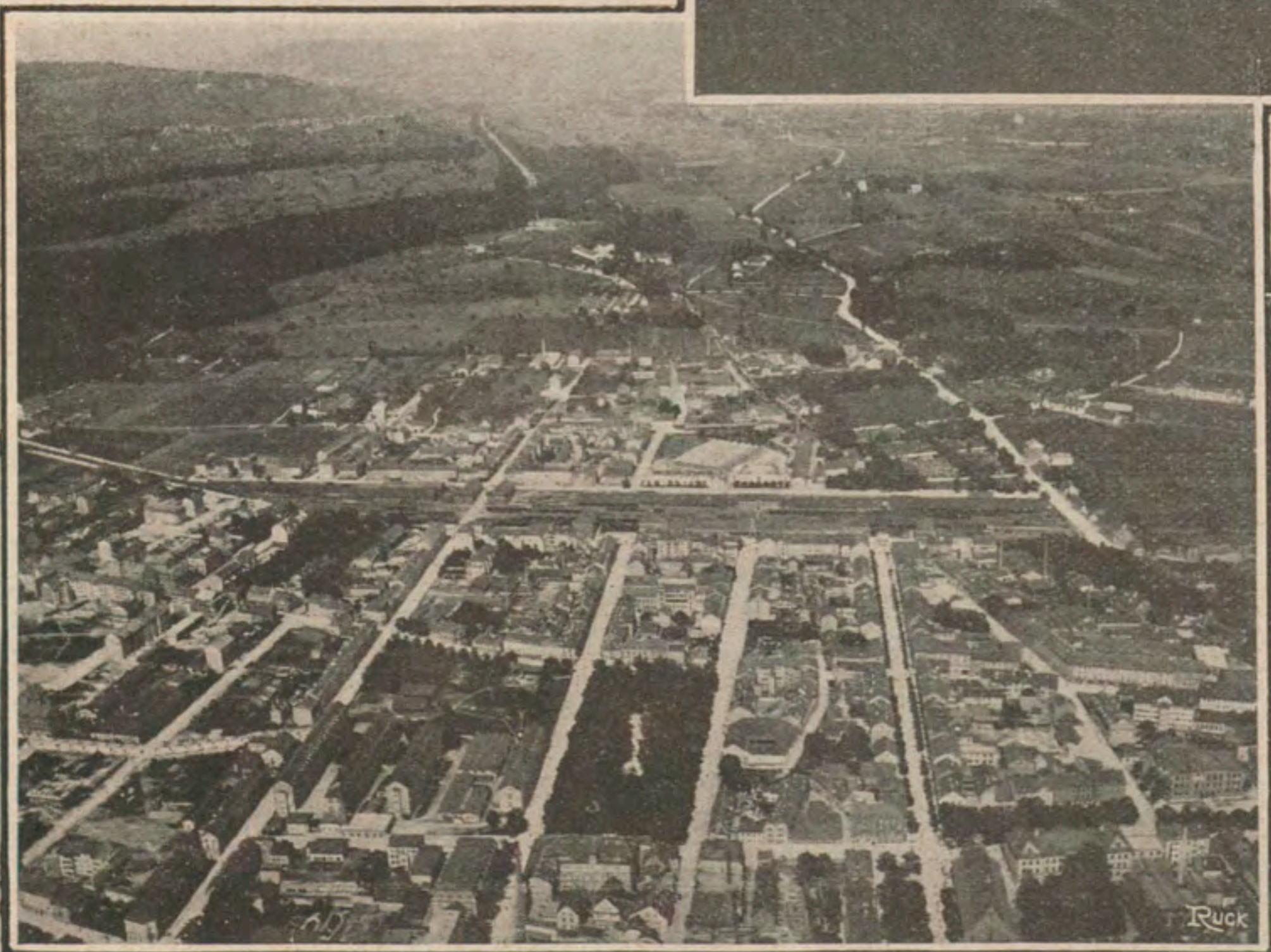
Avant l'accident.

Notre collaborateur François Peyrey recevait, le jour même de l'accident du comte de La Vaulx, cette carte postale : « Je suis toujours vivant et je n'ai aucun membre cassé. »

transporté à la clinique du professeur Poirier, le vice-président de l'A.C.F. toujours énergique, prend son mal en patience en rêvant d'aviation, cependant que nous avons le très vif et très sincère regret de conter sa mésaventure. Mais les nombreuses visites qu'il reçoit quotidiennement lui prouvent que ses amis n'ont garde d'oublier son affectueuse cordialité. Aussi bien, à l'heure actuelle, bien rares sont les

Les Alpes Bernoises.

Le lever du soleil sur le Stanserhorn (1.900 m.) près de Lucerne, vu d'un ballon.



A 1.200 mètres dans les airs.

Ce panorama, pris en ballon, représente un quartier de la ville de Bâle. On remarquera la netteté de la photographie à de telles hauteurs.

membres de l'Aéro-Club de France qui ignorent le chemin de la rue Oudinot, et tous déplorent que cet accident, à quelques centimètres du sol, brise l'essor — pour peu de temps, à vrai dire — d'un aéronaute qui parcourut, depuis huit ans, avec impunité, l'océan atmosphérique.

Les lecteurs de la Vie au Grand Air connaissent les prouesses hors de pair du comte Henry de La Vaulx. Ils n'ignorent aucun de ses voyages, périlleux pour la plupart, soit que ses ballons aient nagé dans la mer aérienne au-dessus des continents européens et américains, soit que le gonfalon bouton d'or et bleu ait surplombé tantôt le flot céruléen de la Méditerranée, tantôt la vague glauque de la Manche. Dans sa nacelle, dans le fauteuil du conférencier, à sa table d'écrivain, il n'a cessé de faire des prosélytes bientôt enthousiastes de l'idée aérienne, et tous furent par lui initiés à un sport prestigieux, à la plus belle des sciences, sans que jamais il ait eu à se reprocher la moindre égratignure. Il compte un des premiers parmi ces jeunes hommes qui, tout en acquérant rapidement leurs lettres de maîtrise, réhabilitèrent enfin l'aéronautique, trop longtemps diffamée, chassèrent les empiriques, baladins pitoyables de spectacles maudits. Le comte Henry de La Vaulx n'aurait-il que cet inappréciable service à son actif qu'il conviendrait de le louer hautement.

FRANÇOIS PEYREY.

ques kilomètres menés vite, le conducteur retire de l'avance, il y a beaucoup de chances pour que le moteur ait des tendances à chauffer.

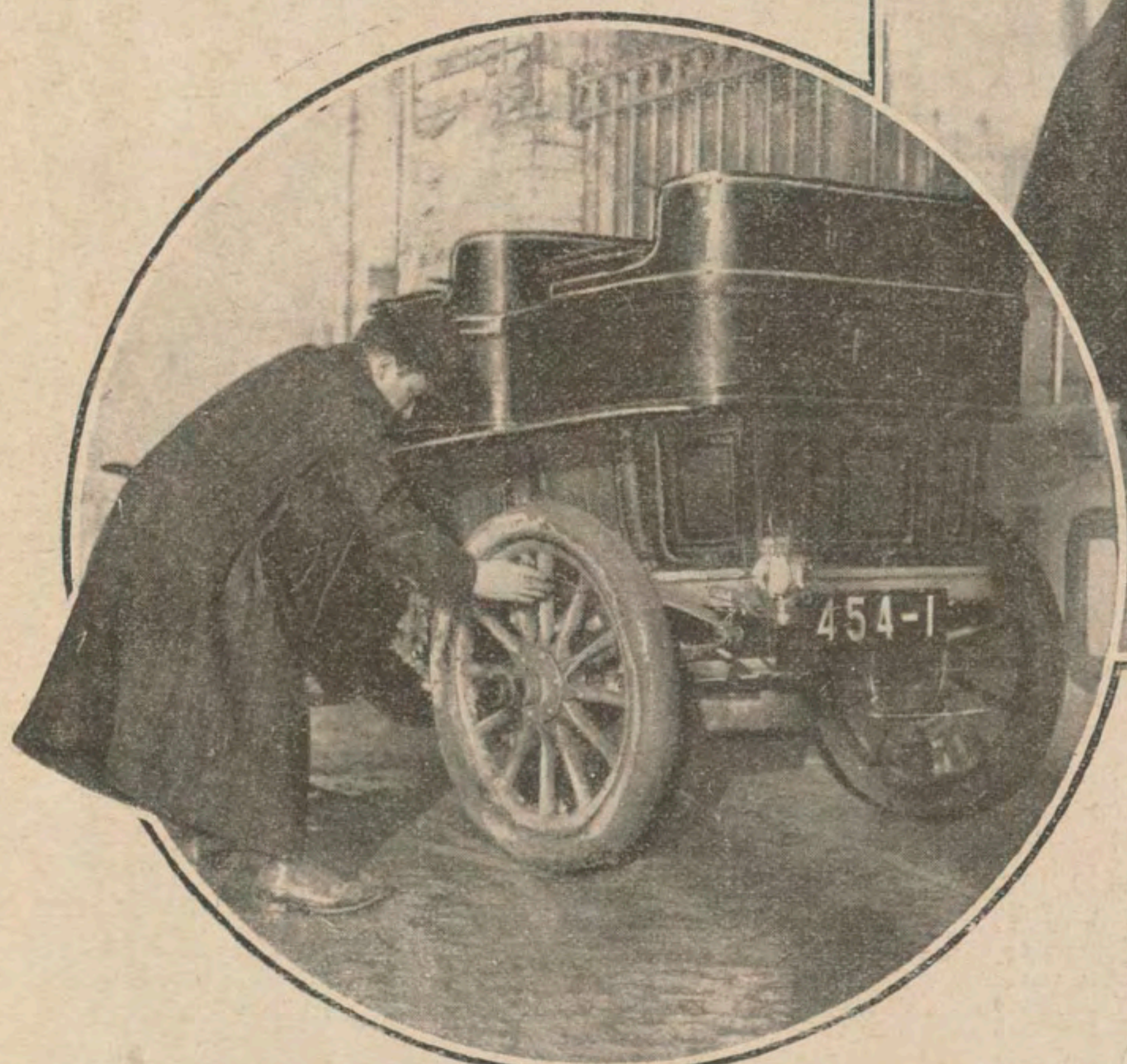
Il est facile de se rendre compte en marche d'une fuite aux soupapes d'aspiration ou d'échappement. Si vous entendez une pétarade au carburateur, cela provient des soupapes d'aspiration, qui ferment mal ou manquent d'assiette; ou bien il y a une prise d'air trop grande pour une trop petite quantité d'essence. Si c'est une soupape qui fuit, le cas est très délicat, car un retour de flamme au carburateur peut enflammer l'essence et provoquer un incendie.

Remarquez bien le graissage. Si le conducteur pousse à la consommation d'huile, ce n'est pas sans



Jeu dans le coussinet.

Mettre une pièce de bois, un bout à terre et soulever l'autre bout pour faire lever sous le volant. S'il y a du jeu, c'est que le coussinet est usé.



Pour vérifier le différentiel.

Mettre un cric sous l'une des roues arrière et la faire tourner. Si la chaîne tire par à-coups, l'arbre est faussé.

raison. Les segments de piston seraient usés que cela ne devrait pas vous étonner; un graissage abondant donne un rendement qu'on ne saurait espérer avec un graissage normal.

Examinez avec soin l'embrayage: comme pour les freins, on a pu l'introduire du sable ou de la résine qui l'empêche de patiner pendant quelque temps, ou bien on a intercalé de petites lames de tôle entre le cuir et la roue.

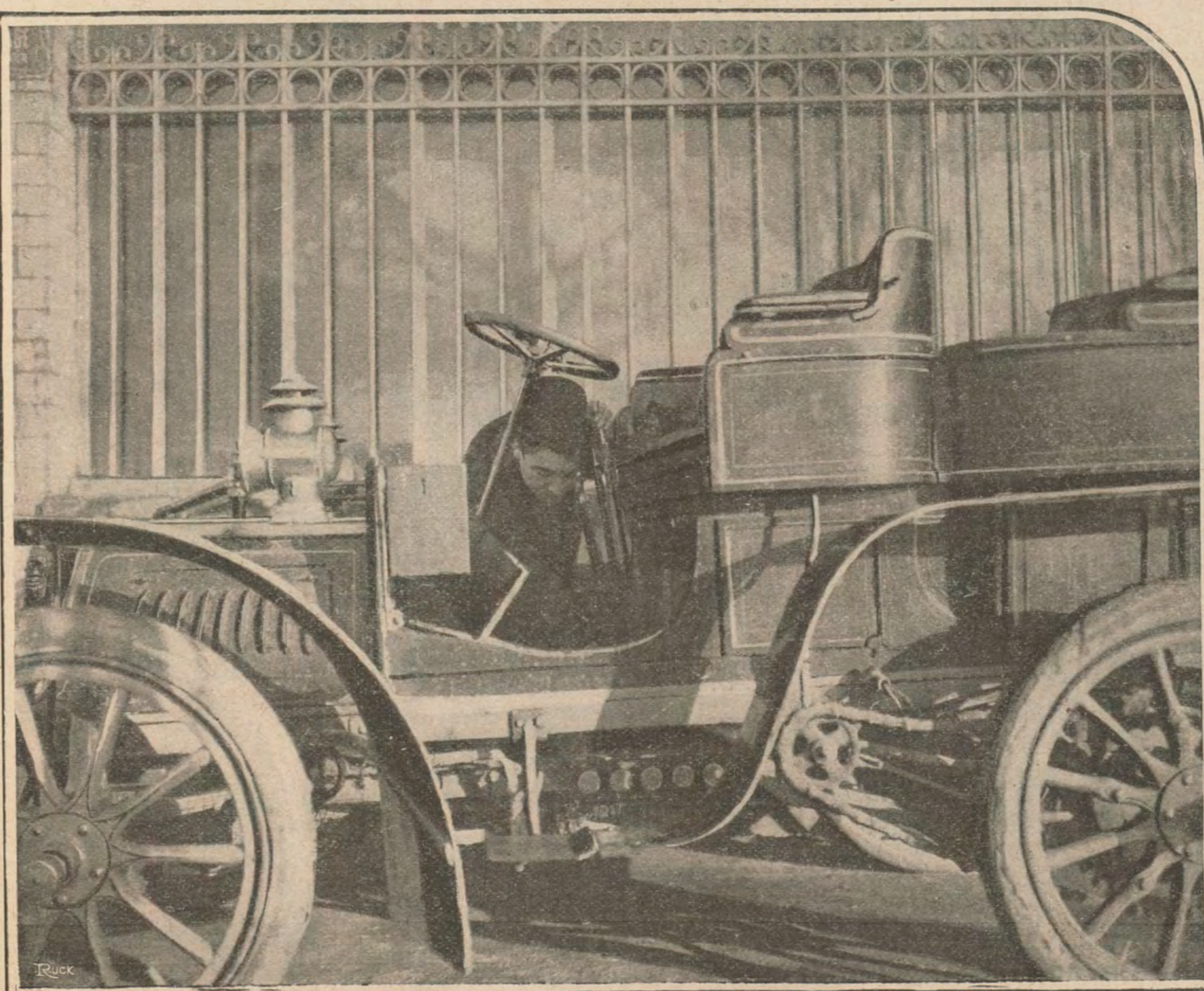
Pour se rendre compte de la bonne prise de l'embrayage, le moyen est simple. On prie le conducteur de s'avancer contre un mur très doucement jusqu'au moment où les deux mains de ressort avant arrivent en contact. Si le moteur continue à tourner, c'est que la roue patine, si la roue ne patine pas, soyez persuadé que le moteur va s'arrêter net.

Pour se rendre compte de la souplesse du moteur et de la valeur des freins, on prie le conducteur de s'arrêter complètement dans une côte assez dure, puis de redémarrer. Au moment d'arrêt, on l'invite à ne se servir que d'un seul frein, — soit celui à pied, soit celui à main. On se rendra compte ainsi de leur puissance, car s'ils ne serrent pas énergiquement la voiture reculera.

Ecoutez bien, pendant la marche, si lorsque le conducteur passe d'une vitesse à une autre, les engrenages font du bruit; si le bruit est remblable à toutes les vitesses, c'est que le pignon d'angle de commande est usé.

Si, dans une voiture à chaînes, on entend à toutes les vitesses comme un bruit de moulin, c'est que le pignon de commande est faussé: dans une voiture à cardan, le même bruit se produisant indique le très mauvais état de la couronne d'angle et les dents plus ou moins ébréchées.

Evidemment, si un client a suivi à la lettre ces quelques indications, il a de grandes chances de ne pas acheter une voiture en mauvais état et plus ou moins truquée pour fournir un essai satisfaisant: quelques intermédiaires peu scrupuleux éloignent de la voiture d'occasion les automobilistes débutants, et il faut le regretter. Il est des voitures passées de mode qui n'ont aucune tare rédhibitoire, et qui feraient parfaitement l'affaire d'un chauffeur avisé qui tient plus au mécanisme qu'à l'élégance de la carrosserie. F.-A. WHEEL.



Vérifier la boîte de vitesse.

Introduire la main dans la boîte et se rendre compte au toucher, de l'état des dents et des pignons.

AU GUIDON & DUPRÉ

L'homme qui vient * Un coureur trop robuste qui se désunit au moment du sprint * Manque de confiance pour triompher * * * * *

DEPUIS trois ans Dupré continue à être l'homme qui vient. Pour un sprinter, il ne vient pas vite. Viendra-t-il jamais ? On peut encore l'espérer. Depuis trois ans, avant les triomphes de Poulain, un des hommes de classe moyenne, avant même l'apparition de Friol, Dupré venait ; c'était l'espoir suprême, ce grand garçon solidement charpenté, grand, large, courageux, obstiné et travailleur. Dupré vient toujours, voici cet hiver qu'il a réglé tous les coureurs étrangers, et que l'autre dimanche il a très nettement battu Poulain, dont l'amour-propre a été assez désagréablement impressionné. D'ailleurs, Dupré ne porte pas bonheur à l'ex-champion du monde. Le crack de Saint-Nazaire, dans les grandes occasions, a vu la roue de l'espoir de Roanne, et si certain championnat de France s'était, en 1905, couru en une seule manche, c'était bel et bien Dupré qui enfilait le maillot tricolore. Cette année encore, le jour du même championnat, Dupré mena la vie dure à notre grand tacticien et au moins astucieux Friol ; d'ailleurs, était-ce la présence de ce redoutable Dupré ? Poulain connu, ce jour-là encore, la déplorable défaite.

Dupré est le troisième sprinter français, souvent il a donné l'impression qu'il allait se mettre sur la ligne de ses deux rivaux, mais aux minutes même où ses forcenés partisans le déclaraient en pleine forme, est-ce excès de modestie ? le coureur reprenait gentiment sa place derrière les deux autres.

Pourquoi Dupré n'a jamais complètement percé La raison pour laquelle Dupré n'a pas encore pris la place qu'on veut lui assigner est bien simple. Dupré n'a pas confiance en lui ; il perd la tête quand il est en piste, il cherche des trucs et des tactiques compliquées, ou bien il s'aperçoit tout à coup que les autres sont partis avant lui, juste au moment où il venait de prendre une grave décision. Cet excellent garçon est trop modeste : c'est là une qualité que possèdent bien peu de ses rivaux. A entendre parler de leurs exploits par les coureurs de troisième ordre, on se figurerait aisément que la France possède une collection de sprinters plus imbattables les uns que les autres. On pourrait citer dix coureurs de courses de primes qui n'attendent qu'une occasion pour régler Ellegaard ou Kramer. Un tassage énergique ou un balancement qui comble de joie les populaires leur ont permis de temps à autre de décrocher une vague série : de là à conclure que leur jour est venu, il n'y a qu'un pas qu'ils franchissent vite. Dupré n'est pas si sot, il sait très bien que les hommes qui le battent vont très vite et il cherche absolument à acquiescer cette pointe finale qui lui manque encore.

La vérité est qu'il est trop puissant, il n'a pas encore acquis cette souplesse parfaite qui lui permettrait, au moment du sprint, de faire usage de toute sa puissance musculaire ; alors il se désunit, il zigzague, il perd du temps et le poteau franchi, il relève deux yeux étonnés, parce qu'une fois encore quelqu'un lui a soufflé la victoire sous le nez, et cependant il a bien conscience de s'être donné un mal terrible et d'avoir fourni un effort trois fois supérieur à celui qu'il est nécessaire de donner pour gagner une vague épreuve. Seulement, il ne se rend pas compte qu'un effort trop grand qui rend mal est nuisible, et qu'il faut pour gagner de vitesse plus de souplesse que de puissance. Dupré était encore à Roanne quand courait Zimmerman, il faudra qu'un jour il demande à un des ancêtres comment le Flying Yankee gagnait des courses. Lui qui se démène tant et pousse comme un sourd, n'aurait pas compris comment d'un coup de pédale si léger, d'une allure si aisée, on pouvait semer ses concurrents.

Dupré a fait des progrès Cependant, il est incontestable que Dupré a fait des progrès. Il a été assez malade l'an dernier et l'indisposition dont il a souffert l'a probablement allégé ; il flotte moins dans la dernière ligne droite, et son style toujours heurté est cependant beaucoup plus plaisant.

Je vais peut-être scandaliser certains sportsmen : Dupré a d'autant plus de chance de remporter une victoire qu'il y compte moins. Le jour où il se trouve dans une finale avec des hommes qu'il croit nettement supérieurs à lui, il emballe pour le principe et pour ne pas assister de trop loin à l'arrivée, il n'a plus cette détente brusque de muscles et cet effort saccadé qui désunit son action. Ces jours-là, il emballe sans y mettre autant de rage volontaire et il est tout étonné de passer quelquefois la ligne devant des hommes qu'il craignait entre tous. Couraient-ils moins vite, ce jour-là ? N'en croyez rien, c'est Dupré qui a emballé comme on doit emballer : légèrement, presque pour la forme, et qui les a réglés tous naturellement. Le jour où Dupré voudra bien se persuader qu'un rush n'est pas un exercice de force, ce jour-là, vous verrez qu'il ne sera plus le troisième coureur français, mais peut-être bien le premier. Mais voilà l'écueil : quand Dupré a remporté une victoire qu'il juge facile, il n'a plus qu'une idée, c'est la prochaine fois, d'en mettre terriblement pour confirmer son succès, et il en met tellement que le phénomène contraire se produit et que ce jour-là il se fait régler sans rien y comprendre.

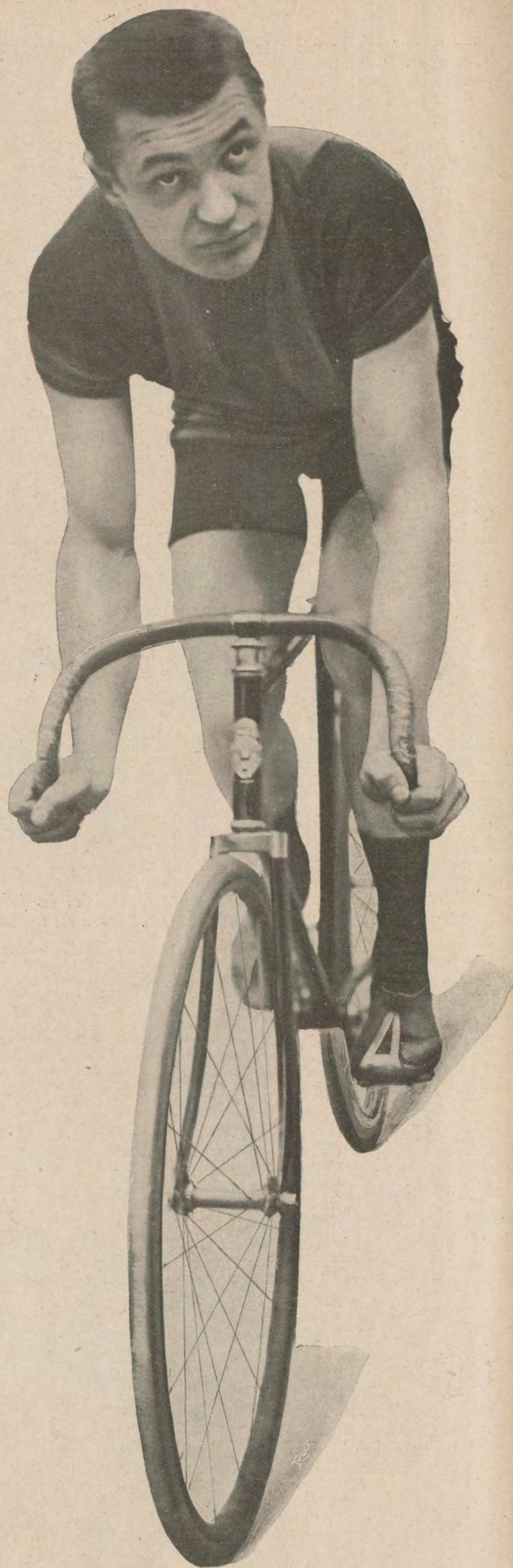
Si Dupré voulait un jour crâner un peu et se persuader au départ qu'il est de taille à lutter avec les meilleurs sans aller chercher au tréfond de lui-même des trésors d'énergie, ce jour-là Dupré serait peut-être bien l'homme qui est enfin venu. Mais allez donc convaincre ce garçon modeste que Poulain n'est pas trois fois plus malin que lui, et Friol deux fois plus vite ! Il croit au prestige de ses adversaires les plus proches, et il semble, après une victoire, le poteau passé, qu'il a comme une vague intention de leur présenter des excuses pour la liberté grande qu'il a prise d'oser les battre sans le faire exprès.

Souvenez-vous de sa victoire de l'autre jour sur Poulain et Rutt, dans le Grand Prix d'hiver de l'U. V. F. Jamais il n'a si bien couru, et il a réglé ses deux redoutables adversaires avec une sereine facilité. Après sa course, vous auriez été le féliciter, qu'il se serait empressé de vous répondre :

— Il n'y a vraiment pas de quoi, je ne suis pas encore assez connu pour être craint dans une finale. Poulain et Rutt ne se sont pas méfiés de moi. C'est à cette circonstance que je dois mon succès, qui, vous le voyez, n'est pas un exploit.

Et je suis convaincu que cette modestie un peu exagérée est un écueil pour la carrière de Dupré. Il manque de confiance en soi. Il s'imagine n'être qu'un coureur de second ordre et ne pas être capable de se révéler comme le meilleur. Cependant, sa campagne au Vélodrome d'Hiver devrait l'encourager. Il a battu, au cours de cette saison, tous les cracks ; à tous il a montré sa roue arrière. Qu'il abandonne cette timidité, cela lui sera d'autant plus facile qu'il n'aura qu'à imiter la plupart de ses camarades du quartier des coureurs. Il est vrai que c'est peut-être à force de fréquenter des vantards qu'il a préféré tomber dans l'excès contraire. En toutes choses, il y a un juste milieu ; que Dupré le choisisse et il deviendra un grand coureur.

ROBERT DIEUDONNÉ.



Dupré.

Le crack de Roanne, qui depuis longtemps, faisait preuve d'une grande qualité, s'est définitivement consacré, en triomphant de Poulain et de Rutt, dans le Grand Prix d'hiver de l'U. V. F.



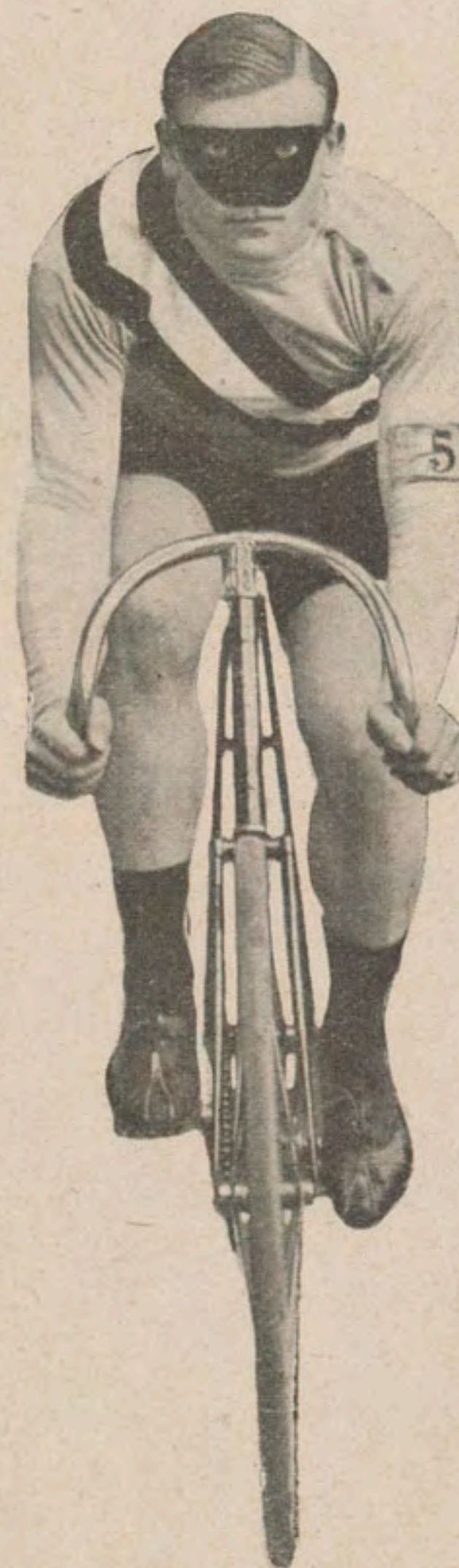
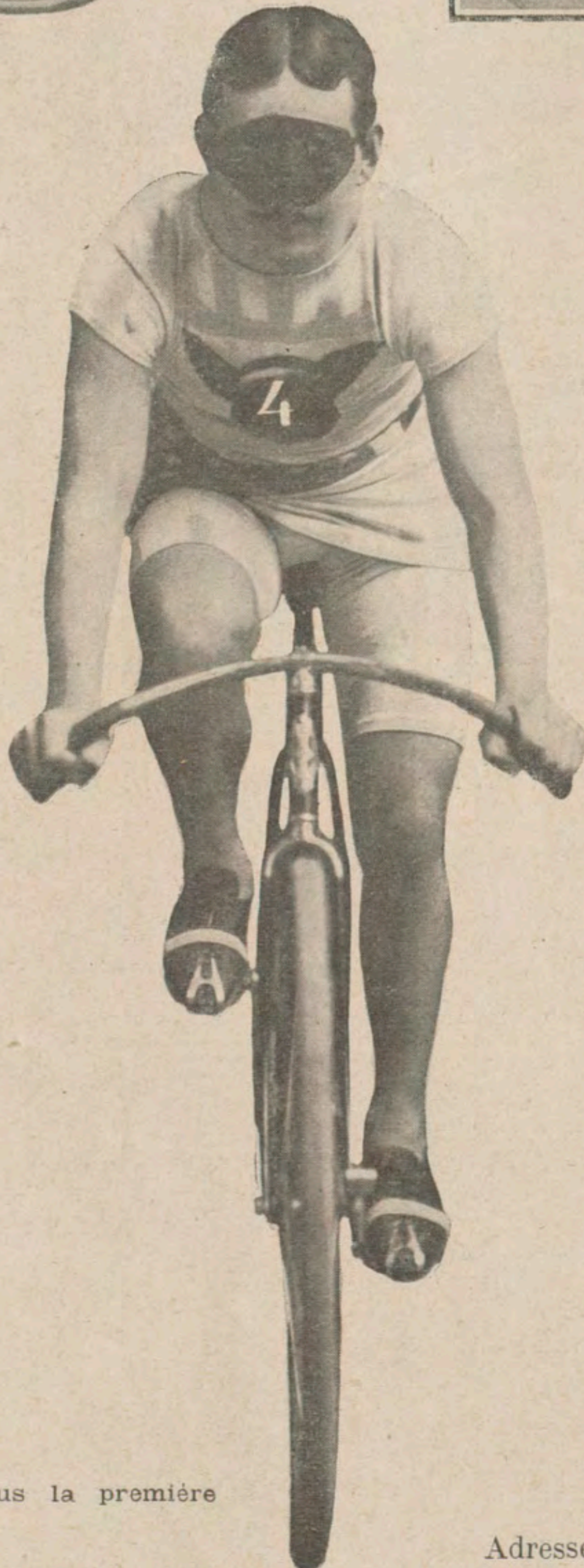
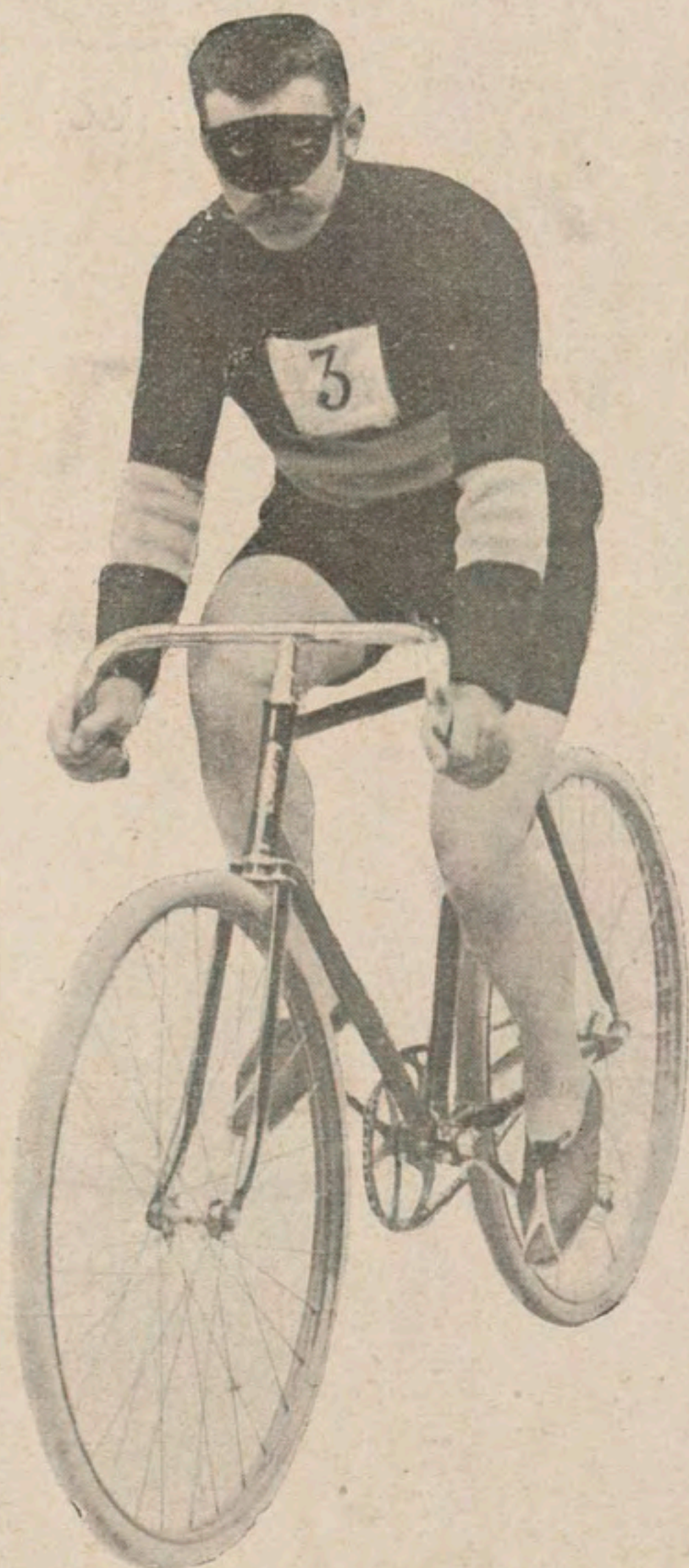
LA GRANDE COURSE DE HAIES D'AUTEUIL DE 1889

Le saut de la première claque, devenue aujourd'hui la haie du pavillon.

Supplément au numéro 443.

CONCOURS N° 12 & LA COURSE DES MASQUES

Le jour de la Mi-Carême, un vélodrome très connu a donné une réunion comportant des épreuves très originales. Quelques célèbres coureurs d'antan se sont mis en ligne, ils avaient pris soin de se munir d'un loup. Nous donnons leurs portraits et serions reconnaissants à nos lecteurs de nous dire les noms de ces champions. Afin d'éviter le tirage au sort entre les réponses exactes, nous posons une seconde question : quel jour et à quelle heure nous arrivera la première solution ? Nous recevrons les résultats jusqu'au 1^{er} avril et nous publierons le palmarès le 20 avril.



1^{er} Quels sont ces coureurs ?
2^e Quel jour et à quelle heure recevrons-nous la première solution ?

Les prix suivants seront attribués à ce concours :

- 1^{er} Prix. — Une bourse en argent contrôlé contenant 20 francs en espèces.
- 2^e Prix. — Un abonnement d'un an à la *Vie au Grand Air*.
- 3^e Prix. — Un porte-crayon en argent contrôlé.

Adresser les réponses à

M. le Directeur des Concours des Publications Pierre Lafitte et Cie,
90, avenue des Champs-Élysées,

en y joignant le bon de concours qui se trouve à la page IV de la couverture.

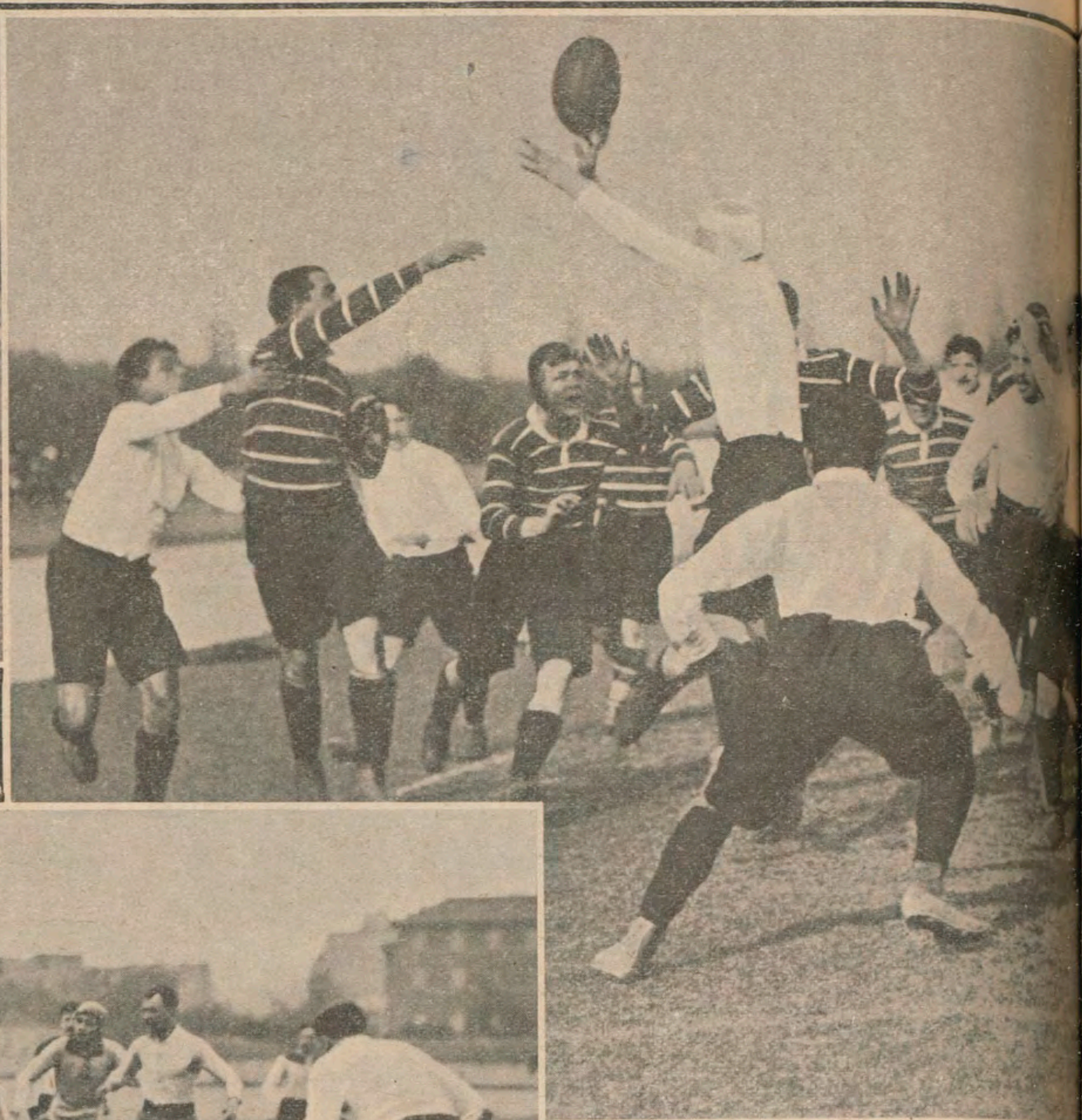
Rappelons que nous publierons le résultat du concours : *Quels sont ces chauffeurs ?* le 23 mars, que nous recevons les résultats du concours : *Les obstacles* jusqu'au 20 mars [et que nous en donnerons le palmarès le 6 avril.

GLAMORGAN CONTRE STADE-RACING



Sur les buts parisiens.

Le demi parisien vient de mettre le ballon dans la mêlée d'où les Gallois vont faire sortir un essai.



Une touche.

Le demi de Glamorgan remet très vite l'essai de jeu.



Un arrêt bordelais.

Les avants bordelais arrêtent net un dribbling que conduisait la ligne d'avants lyonnaise.



Avec la fin de la saison, les grandes épreuves de rugby se multiplient. Deux grands matches ont été disputés cette semaine. La rencontre internationale de l'équipe du comté de Glamorgan et d'une équipe mixte Stade-Racing a été pour les Gallois l'occasion d'une facile et jolie victoire remportée par 36 points à 5. Trois jours

Une séance de lutte.

Rien ne démontre mieux la détestable façon qu'ont nos joueurs de faire leurs tenus, en retardant l'attaque.

Entre Lyonnais et Bordelais.



G BORDEAUX CONTRE LYON



Un dribbling parisien
Gwinn Nicholls va arrêter un dribbling de Beaurrin.



de.
ballon que le Parisien Vincent
a vol.

Sous la pluie.
Le match Lyon-Bordeaux a été gêné par la pluie,
et pourtant, une
assez
nombreuse
assistance
s'y pressait.



sur le même terrain du Parc-des-Princes, les équipes du Stade Bordelais Université Club et du Football Club de Lyon sont venues jouer une demi-finale du championnat de France. Après une partie durement disputée, les Bordelais battirent les Lyonnais par 15 points à rien. Bordeaux verra donc la finale.

Une salade.

urs excellents joueurs, les sorties en touches prennent la proportion d'une hécatombe.

Gwinn Nicholls.

Capitaine de l'Equipe de Glamorgan, Gwinn Nicholls est l'un des plus célèbres joueurs d'Angleterre.

LE KRONPRINZ A SAINT-MORITZ



Dans le virage du Sany-Corner.
Le bobsleigh le Gallus conduit par
M. Maillot, l'un des deux seuls bobs
français.



Le Kronprinz discute.
Le Kronprinz, avant le départ, discute avec M. Orthwein,
steerer du Pélican les chances de son bobsleigh le Kismet.



Le Kismet au départ.
Le Kronprinz d'Allemagne est le dernier, au frein.
Le Kismet s'est classé 5^e sur 17 partants.



Le Derby des bobsleighs, la grande épreuve internationale qui couronna la saison sportive en Engadine, a brillé, cette année, d'un éclat inaccoutumé, grâce à la présence de l'héritier impérial d'Allemagne parmi les concurrents. La course, disputée en deux jours, a été remportée par le *Beetle*.

Avant le départ.

Le bobsleigh Black-Arrow, prêt à prendre le départ.



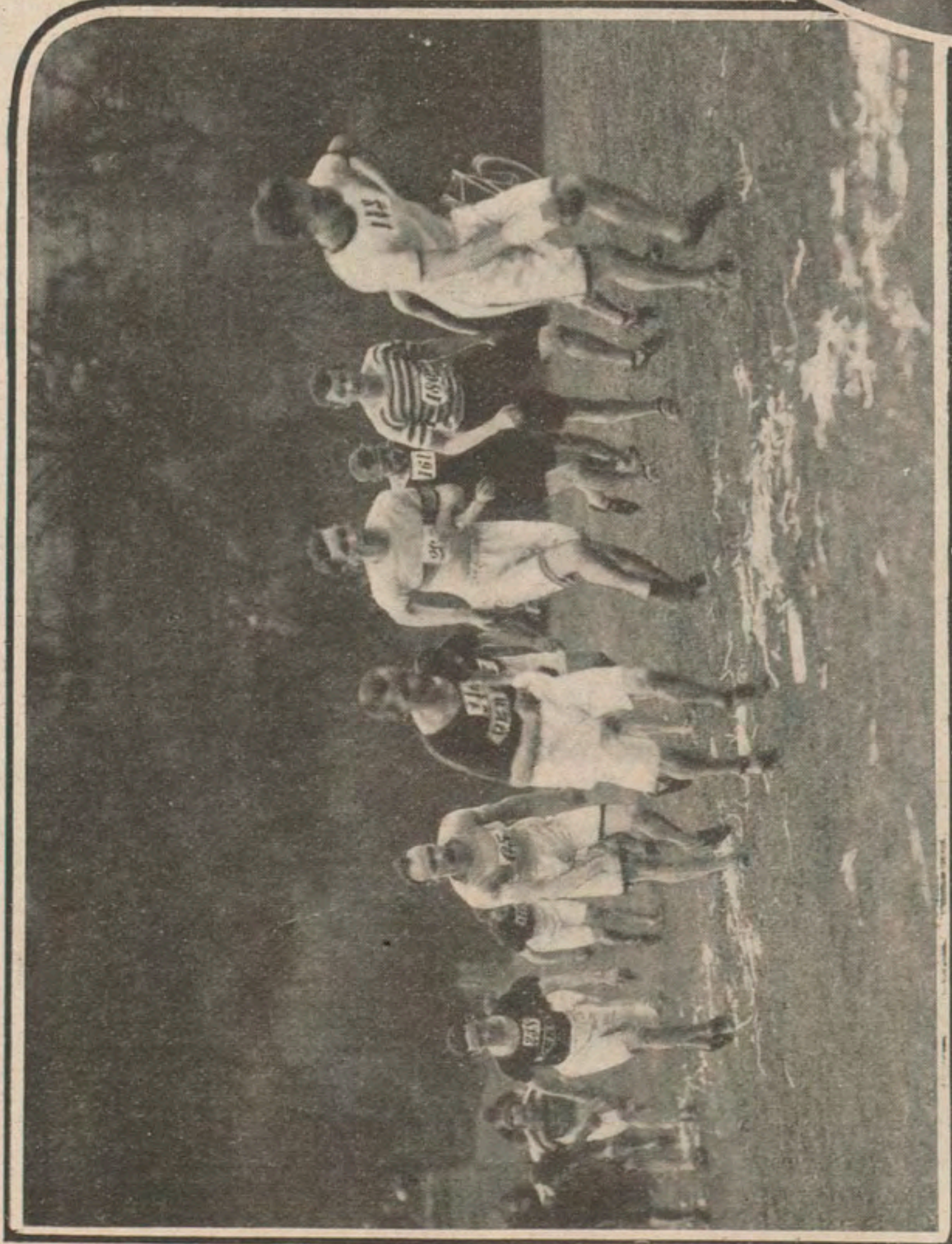
Le lancer du Kismet.

Le bobsleigh Kismet, conduit par M. Widmer. Le Kronprinz est le troisième personnage du bob.

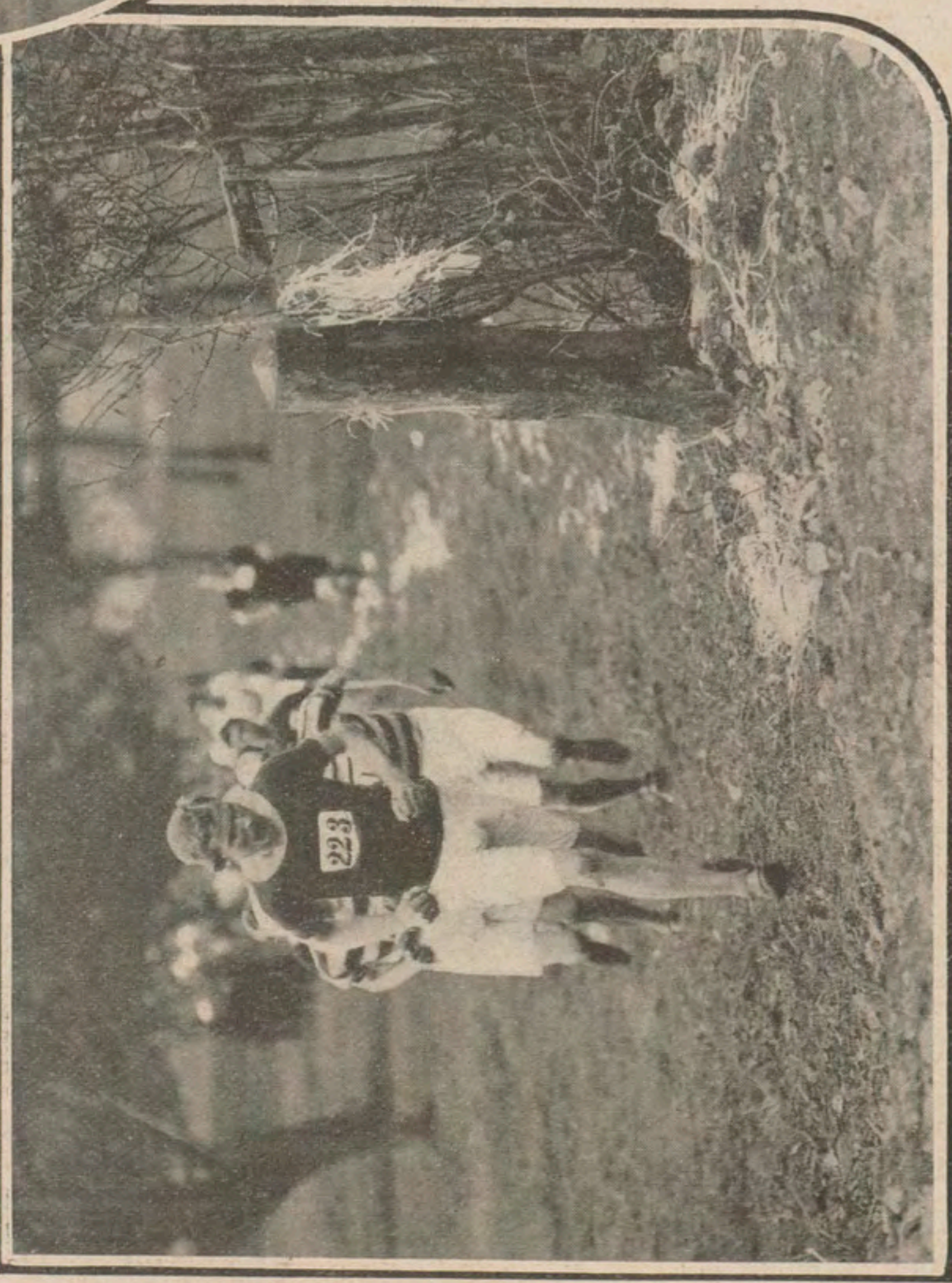
LE CROSS NATIONAL D'ANGLETERRE

TANDIS que nos coureurs à pied disputaient le Cross-Country National, le 3 mars, nos amis d'outre-Manche l'avaient couru la veille. C'était le trente et unième championnat annuel d'Angleterre. G. Pearce, des Highgate Harriers, a triomphé d'une façon très brillante.

Nous connaissons ce coureur, qui est venu déjà plusieurs fois à Paris. Sa dernière exhibition en France n'avait pas été brillante dans la Coupe de l'Entente Cordiale, mais il faut se souvenir qu'à cette époque, l'entraînement n'avait pas encore été recommencé outre-Manche et que tous les Anglais étaient hors de forme. Le parcours était de 10 milles :



Une dure montée.
Le Cross National d'Angleterre était plus accidenté que celui de France et les hommes eurent à triompher de plus grandes difficultés.



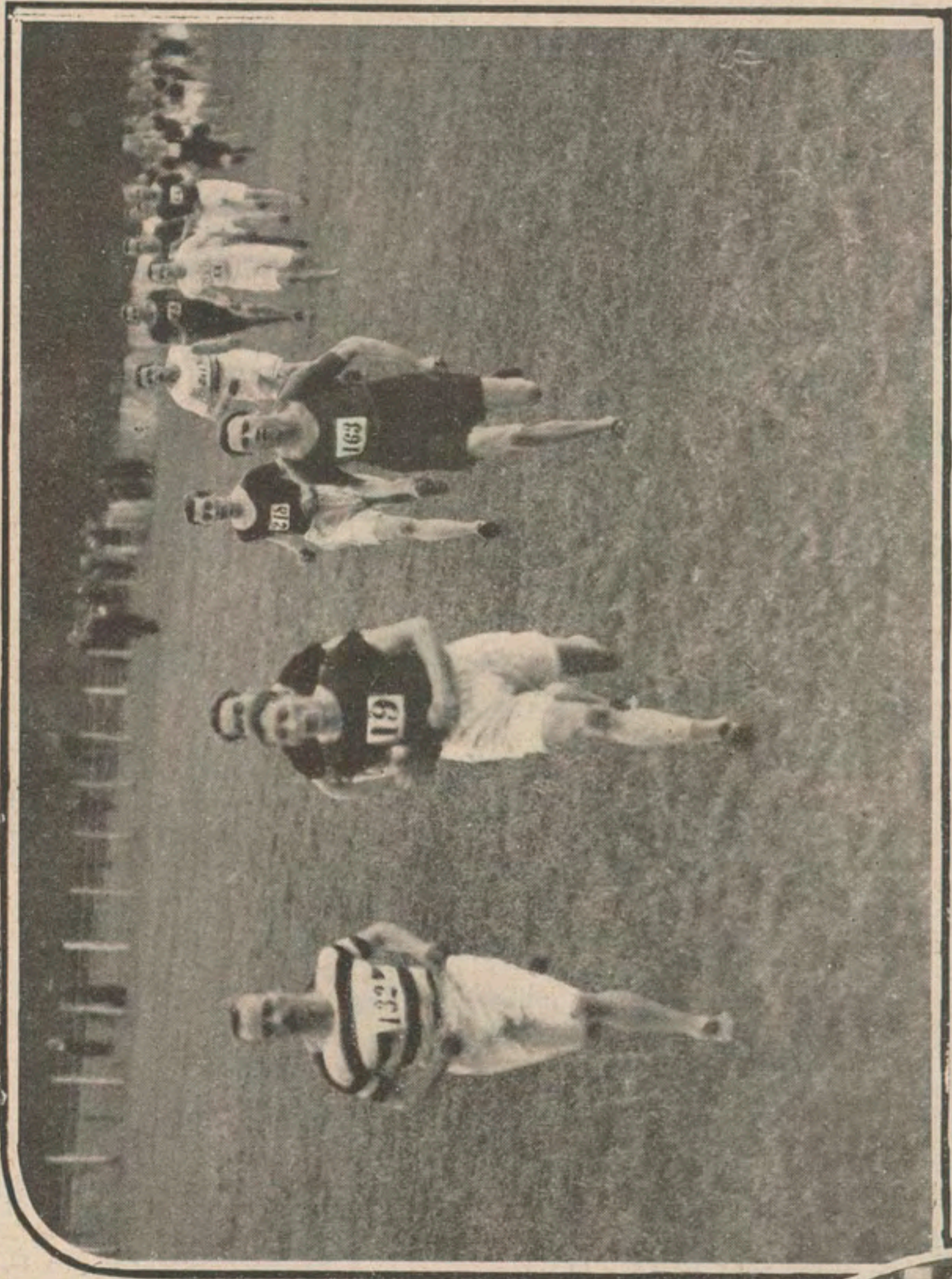
La sortie du parc.
Le parcours dans le parc était facile, ce n'était qu'à la sortie qu'il commençait à devenir dur.



Pearce, champion d'Angleterre.
Pearce, dont nous avons déjà admiré en France l'allure souple et plaisante, a triomphé, battant de 200 mètres le second, Deakin, et couvrant les 10 milles du parcours, en 55 m. 33 s.

Pearce le couvrit en 55 m. 33 s., battant Deakin, second, à 200 mètres. Ces temps, qui paraissent extraordinaires, ne sont pas très exacts ; en effet, une erreur fut commise au cours du tracé et les hommes n'avaient pas 10 milles, mais 9 milles 1/4 à parcourir.

Paréquipes, ce sont les Birchfield Harriers qui remportèrent leur huitième victoire, battant aisément les Highgate Harriers, par 86 points à 128. Hallamshire était troisième avec 147 points.
J. M.



Le dernier tour.
Les concurrents de tête sont encore groupés dans le parc au second tour. C'est à cet endroit que Pearce va fournir son effort.



Au sommet de la colline.
Les coureurs étaient obligés de se suivre à la file indienne dans la montée, tant le chemin était mauvais.

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE



La Commission d'organisation de l'Exposition d'automobiles qui va s'ouvrir à Madrid. Toutes les plus grandes maisons françaises y figureront.

LA REVANCHE DU PÉTROLE

La grève des électriciens qui, la semaine dernière, a mis Paris pendant deux jours dans l'obscurité, marquera peut-être le début d'une réaction contre la centralisation à outrance qui semblait devoir particulariser notre siècle. Il est certain qu'il est plus pratique, dans la vie courante, de tourner un bouton pour s'éclairer, d'allumer un radiateur pour se chauffer, de monter dans un compartiment de chemin de fer pour se déplacer, comme aussi de trouver chez le boucher son pain tout cuit et chez le boucher sa viande toute prête à cuire.

Mais si un coup se produit, tout s'effondre. L'exemple d'hier est là pour servir de leçon. Il montre qu'il suffit d'une entente entre quelques centaines d'ouvriers, pour qu'on se trouve soudain sans lumière et sans feu, comme on peut se trouver demain sans viande et sans pain. Ce n'est pas ici le lieu de discuter le droit de grève, ni d'examiner la valeur de la théorie collectiviste, mais il est certain que tous, nous en avons éprouvé les dangers.

Faut-il en conclure que nous devons désormais nous éclairer avec des chandelles et faire notre pain nous-mêmes? Nous n'en sommes pas là. Mais nombre d'industriels ont compris le danger qu'il y avait à compter uniquement sur un service public pour leurs usages particuliers.

Nos confrères du *Petit Parisien*, du *Petit Journal*, du *Figaro* ont pu paraître sans encombre; le Casino de Paris et le théâtre Réjane ont continué à jouer parce qu'ils produisaient eux-mêmes leur électricité. Il en est de même pour nos services de photogravure et d'imprimerie. D'autre, tels que le *Matin*, le *Journal* ont fait appel aux groupes électrogènes Panhard de Dion, Masson. On a pu voir devant les *Sports* le moteur à huit cylindres d'un racer de Monaco actionnant une dynamo et ce n'a pas été un des côtés les moins pittoresques de cette courte grève que cette revanche du pétrole qui s'étendit de la modeste lampe pigeon jusqu'au moteur de 300 chevaux.

F.-A. WHEEL.



Ce croquis, que nous devons à M. Pître, représente un masque qu'il a inventé pour les conducteurs de canot automobile. On se rend compte des avantages offerts par ce dispositif.

CYCLISME



M. Eugène Peugeot, l'un des gérants de la société des Fils de Peugeot frères, vient de succomber à l'âge de 63 ans, à la suite d'une maladie qui ne faisait pas prévoir une mort aussi prochaine.

L'AMATEURISME ÉLARGI

A nouveau la question de l'amateurisme et du professionnalisme est revenue sur le tapis. Au moment où nos amis les Anglais se montrent très intransigeants sur ce point, nos dirigeants ont éprouvé le besoin d'élargir les règlements relatifs aux purs. Ils viennent de décider que tel qui gagne de l'argent dans un sport sera considéré comme amateur dans un autre, s'il ne le pratique que pour collectionner des objets d'art en zinc renforcé et des médailles en argent nickelé. Ainsi, messieurs les cyclistes, vous allez pouvoir être sportsmen à double face. Bientôt, il sera possible d'applaudir le dimanche matin Ellegaard et Van den Born dans un cross où ils rencontreront Keyser et Ragueneau par exemple et dans la journée il sera loisible aux Siret, aux Fantou d'aller disputer un match de bicyclettes contre Demangel ou Devoissoux. Ce sera charmant! L'éclectisme des pontifes de l'U. S. F. S. A. dépasse toute espérance. Voilà des hommes à l'esprit large. Brûlons un cerge en leur honneur! Faisons une croix à la cheminée! Toutefois il est quelque peu maladroit de prendre semblable décision exactement au moment où nos relations sportives avec les Anglo-Saxons menacent d'être entravées par les croche-pieds que l'on donne aux règlements. Aussi bien cet inconvénient n'est-il pas le seul et le plus grave.

JACQUES MORTANE.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 3 au 9 mars.

CYCLISME

Dimanche 3 mars. Vélodrome d'hiver. — Prix Zimmerman. : 1. Van den Born, 2. Jacquelin.

Match Darragon - Walthour : 1^{re} manche : 20 kilomètres. — 1. Walthour, en (45 m. 40 s. 3/5); 2. Darragon (arrêté).

2^e Manche (30 kilomètres). — 1. Walthour, en 23 m. 23 s.; 2. Darragon.

ATHLÉTISME

Dimanche 3 mars.

Cross-country National (16 kilomètres). — 1. Keyser, 57 m. 42 s.; 2. Ragueneau, à 10 mètres. 3. Boin, 4. Ballon, 5. Rax, 6. Rosset.

Football Rugby. — Polo : Le Stade bat le R. C. F. par 14 points (4 essais, 1 but) à 0.

Jeudi 7 mars.

Football Rugby. — Vélodrome du Parc des Princes : L'équipe du comté de Glamorgan, bat l'équipe Parisienne, par 36 points à 5.

HIPPISME

Dimanche 3 mars.

Auteuil. — Prix Hypothèse (4 000 mètres, steeple) : 1. Le Miracle, à M. Kousnetzoff (A. Carter); 2. Bec d'Ambes, 3. Heas. (4 partants.)

Prix Finot (steeple, 3.500 mètres) : 1. Chloral, à M. Kleia (A. Carter); 2. Granule, 3. Quasimodo. (8 partants.)

Mardi 5 mars.

Enghien. — Prix de la Brie (steeple, 3.400 mètres) : 1. Cabriole, à M. Urbain David (A. Carter); 2. Le Mesnil, 3. D'Épernon. (5 partants.)

Jeudi 7 mars.

Auteuil. — Prix Mondeville (steeple 4.000 mètres) : 1. François, à M. André (Burgoyne); 2. Roi du Monde, 3. Napkin. (7 partants.)

NOTRE HORS-TEXTE

La grande course de haies d'Auteuil de 1889, dotée de 50.000 francs et courue sur 5.000 mètres fut un handicap. C'est d'ailleurs la dernière fois que le handicap fut établi pour cette épreuve; depuis 1890, c'est le poids pour âge qui est la règle. Quatorze concurrents, dont dix anglais, prirent le départ. Les quatre français étaient Vanille, Castor, Bride Abattue et Clémence.

Grâce à une faute de Castor à la dernière haie, Vanille, à M. Adam, montée par Jonhson parvenait, après une lutte émouvante, à s'assurer une longueur.

Castor, à M. W. Botten (Baker), était deuxième, Wrangler, à M. Alington (Wilson), troisième à 10 longueurs.

ATHLÉTISME



Meister, gagnant de la traversée de la Seine à la nage, le 25 décembre, a remporté sur le même parcours un nouveau match contre Retacchi, le 3 mars.

LES SPORTS DÉDAIGNÉS

On nous répète communément que nous avons pris leurs sports aux Anglais. Et c'est pour certaines gens une source d'observations méprisantes : les uns en profitent pour se désintéresser de la rénovation athlétique; d'autres pour proclamer bien haut, tout en s'y livrant, que ces prétendus exercices anglais ne sont que d'anciens jeux français que nous avons enfin reconquis.

J'avoue que ce genre de discussion me semble d'un intérêt infime. Que les Français ou les Anglais aient inventé la marche; et la course à pied, il n'en est pas moins vrai que c'est aux seconds que nous devons d'en avoir retrouvé le goût.

Mais une chose est frappante dans l'adoption des sports athlétiques anglais par nos compatriotes : c'est le petit nombre de ceux qui ont vraiment conquis chez nous droit de cité. En dehors de la course à pied et du football, et peut-être de la natation, que nous venons de découvrir, il faut avouer que nous ne pratiquons rien. Plusieurs sports admirables et chers à nos voisins nous sont à peu près inconnus : le golf, le cricket, le hockey, le lawn-tennis, en tant que sport; de vieux jeux français, tels que la longue-paume et la pelote basque, ne connaissent pas plus de succès.

C'est que, dans l'emballement habituel à toutes les réactions, étant depuis des siècles privés d'exercices, nous avons choisi tout de suite les plus violents. Nous commençons à nous assagir : nous pourrions songer aux autres. L'important était de prendre goût à l'athlétisme.

FERNAND BIDAULT.

HIPPISME



À la Waterloo Cup. Le slipper M. Wilkinson Junior tenant le vainqueur Long Span et le second Glenbridge. Long Span est au premier plan.

LES AGENCES DE PARI MUTUEL

La proposition de M. Rouby, tendant à la création d'agences de pari mutuel dans les grandes villes, est en ce moment à l'ordre du jour. Un grand quotidien a été sollicité à ce sujet l'opinion du ministre de l'Agriculture; et celui-ci lui a déclaré, que ce projet était inacceptable, tant au fond que dans la forme.

Je ne tiens pas à prendre parti, pour le moment, sur cette question, qui doit exiger un examen sérieux et approfondi; car les répercussions de la solution adoptée seraient complexes. Je me bornerai, pour aujourd'hui, à essayer de faire ressortir la fragilité du principal argument de M. Ruau. Le voici : « Si demain, dit-il, il est légal de parier sans déplacement, le public se gardera bien de se déranger; il économisera ainsi l'entrée sur le champ de courses soit à la pelouse, soit au pavillon; les habitués du pesage, peut-être, continueront à y venir, mais cependant il y aura la aussi une diminution. Ce qui est sûr, en tout cas, c'est que la pelouse sera désertée... » Il me semble que, pour s'exprimer ainsi, il faut vouloir ignorer toute la psychologie du parieur aux courses, il faut même n'avoir jamais pratiqué ce genre de paris d'une façon suivie. Certes, comme le dit le ministre, « c'est le jeu seul qui amène le public sur les champs de courses »; mais un jeu très spécial, qui a l'air de s'appuyer sur le raisonnement et dont les combinaisons infinies tiennent compte d'éléments très divers. Or, ces éléments, on ne les connaît réellement que sur le champ de courses : ce sont le nombre des partants, leur valeur, leur cote, leur monte, le résultat des épreuves précédentes, et enfin l'état du terrain.

L'erreur de M. Ruau est de se figurer que le régime proposé par M. Rouby constituerait une innovation; il n'est pas un habitué des courses à Paris qui ne connaisse un intermédiaire se chargeant de lui prendre ses paris, le jour où ses occupations l'empêchent de se rendre sur l'hippodrome. Il n'y aurait pas grand changement à ce point de vue-là, le jour où les agences clandestines seraient remplacées par une agence officielle. BOIARD.



Un cocher n'a rien trouvé de mieux, lorsqu'il déjeune au restaurant, que de laisser son chien sur le siège. Il lui met son chapeau, ses lunettes et sa pipe.



Le match de Hockey sur glace Londres-Lyon.

Dernièrement, l'équipe du Prince's Ice Hockey-Club de Londres est venue à Lyon, disputer un match contre le Sporting-Club de Lyon. Les Anglais, champions d'Europe, ont triomphé des Lyonnais, champions de France, par 5 buts à 0, non sans avoir rencontré une résistance opiniâtre.

COMMENT J'AI GAGNÉ

Par

Keyser, le brillant coureur du Racing, qui vient de gagner le cross-country national devant d'excellents coureurs, dit aux lecteurs de la Vie au Grand Air les causes de sa victoire et l'espoir qu'il a de la confirmer

J'ai battu Ragueneau, l'imbattable Ragueneau, et c'est là le meilleur de ma gloire sportive. Après une victoire sur de Fleurac dans le Roosevelt, mon succès dans le cross confirme les modestes qualités que je puis avoir; j'avoue que pour un scolaire de l'an dernier, j'en conçois un certain orgueil, mais n'allez pas croire que pour la chance que j'ai eue, j'en arrive à nier la supériorité de mes adversaires. Un homme comme Ragueneau, qui tant d'années de suite grava son nom sur la liste des vainqueurs du Cross National n'est pas déchu, loin de là, parce que j'ai pu passer le but quelques longueurs avant lui, pas plus que de Fleurac, le plus élégant des stayers, n'est fini parce que sur la piste du Racing, j'ai pu lui prendre quelques mètres. Ils ont couru leurs chances et j'ai couru la mienne. Le dieu des sports m'a favorisé en me permettant de courir des épreuves parfaitement à ma convenance, alors qu'eux deux, peut-être trop confiants, ont oublié que je possédais une pointe finale peut-être dangereuse. J'ai démarré en force, jouant mon va-tout dans les derniers mètres, pour arriver à annihiler le retour offensif de mon plus rude adversaire. Mon démarrage a été couronné de succès, et c'est là tout le secret de ma victoire.

Pour moi, surtout dans le cross, mon unique espoir était de rester jusqu'à la fin dans les foulées de Ragueneau, si ce champion ne parvenait pas à me décamponner au train, mon dieu, j'avais une belle chance de le devancer. Aussi bien, me suis-je cramponné! Le train assez dur réglé par Bouin et Ballon ne me semble pas trop rude. Quand Ragueneau partit pour lâcher le peloton, j'ai suivi, j'ai suivi sans trop peiner. Ragueneau n'a peut-être pas senti tout le danger, d'ailleurs je crois que j'étais capable de tout faire pour n'être pas lâché; aux derniers cent mètres, j'étais toujours là, je suis parti... et je suis arrivé. Et c'est tout!

Déjà à Spa, j'avais battu, dans un cross, le premier coureur français, mais cette victoire en Belgique n'avait pas eu toute la valeur d'un succès dans une grande épreuve classique. Je suis content et, sans en concevoir un orgueil inutile vraiment, je continue mon travail d'entraînement avec confiance, certain maintenant de pouvoir défendre ma chance contre les meilleurs.

Après ma victoire du Roosevelt, on avait dit que j'étais bien jeune pour supporter sans faiblir les fatigues d'un entraînement hivernal. Certains prétendaient que mon désir trop pressé de me faire valoir allait par un travail trop dur me claquer. Les pessimistes ont eu tort; je n'ai jamais senti la lassitude d'un effort prématuré ou trop rude, et même, je n'étais pas en pleine forme l'autre dimanche, en prenant le départ de la grande épreuve.

Evidemment il faut un coffre robuste pour supporter ce labeur qu'impose la préparation d'un cross. Il faut un cœur solide et des poumons bien constitués pour pouvoir, de bout en bout, répondre aux démarrages incessants des concurrents. Il faut de la tête pour ne pas partir trop vite et régler son train lorsque l'on mène, et il faut de la volonté pour, aux instants de défaillance, ne pas abandonner la course. Mais croyez-vous qu'un jeune homme de vingt ans qui court pour son plaisir et le plaisir de vaincre ne trouve pas, dans son désir de mieux faire, assez d'énergie pour lutter contre des hommes plus faits? D'ailleurs, les excellents conseils qui me furent prodigués par l'entraîneur Snook et par Genet, les soins qu'ils me donnèrent en

LE NATIONAL

Jacques KEYSER

toutes circonstances ne sont pas étrangers au résultat heureux de cette épreuve.

Mon seul désir aujourd'hui est de confirmer cette victoire, de montrer qu'elle n'est point due simplement à un hasard heureux et que mon mérite, si mince, n'entre point pour une part quelconque dans le succès de la journée.

Mais qu'eût été mon succès personnel, si mon club n'avait triomphé avec moi! Tous mes vaillants camarades du Racing firent des efforts pour que notre équipe se classât la première et croyez bien que l'on a plus de mérite à disputer une place pour l'honneur du club, que de lutter avec brio pour un triomphe personnel. Je les remercie ici de n'avoir pas rendu mon succès inutile, et c'est à eux plus qu'à moi que le R. C. F. doit d'avoir vu encore une fois briller ses couleurs au premier rang.

On me demande comment je compte terminer ma saison. Mais après ce championnat, il semble que j'ai mérité un peu de repos et que je peux attendre la belle saison pour me préparer à d'autres batailles. Il n'en est rien. Le 23 mars, il est probable que j'irai en Ecosse, à Glasgow, luter

contre l'équipe d'Angleterre avec mes compatriotes Ragueneau, Ballon, Bouin et quelques autres. Là il ne s'agira plus d'un triomphe personnel, mais d'un triomphe collectif. Après le succès que la France remporta au début de la saison dans la Coupe de l'Entente cordiale, on pourrait croire que nous allons là-bas avec de grandes chances de triompher. Hélas! rien n'est plus problématique que cette victoire. Au début de la saison, les coureurs anglais n'étaient pas en plein entraînement; aujourd'hui des coureurs comme Pearce sont à peu près imbattables. Et cependant croyez bien que je ferai l'impossible pour arracher une hypothétique victoire. Tous, nous avons suivi un entraînement spécial qui nous permettra, sinon de vaincre, du moins de figurer plus honorablement que l'an dernier en Angleterre.

Vaincre les athlètes anglais en forme et chez eux, quelle autre confirmation peut rêver un coureur dont la carrière n'est pas longue encore et dont le succès favorise les premiers essais...

JACQUES KEYSER.

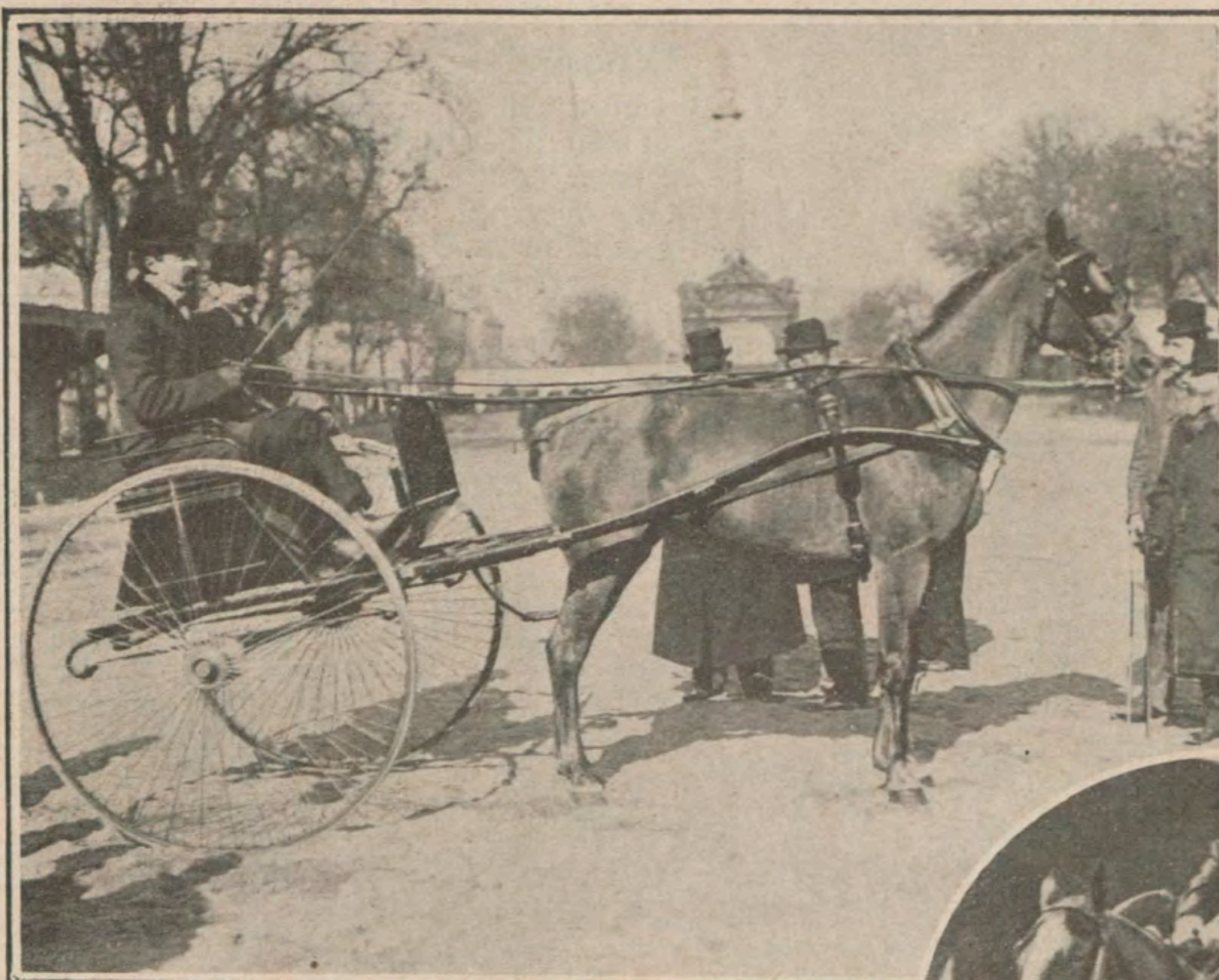


Jacques Keyser.

Vainqueur de Fleurac dans le Roosevelt, et de Ragueneau dans le Cross National, Keyser est la révélation de l'année. Il sera intéressant de le voir aux prises avec les meilleurs Anglais dans le Cross international qui va se disputer à Glasgow et auquel les dix premiers du National participeront.

LE CONCOURS HIPPIQUE DE NANTES

(Clichés de notre
envoyé spécial.)



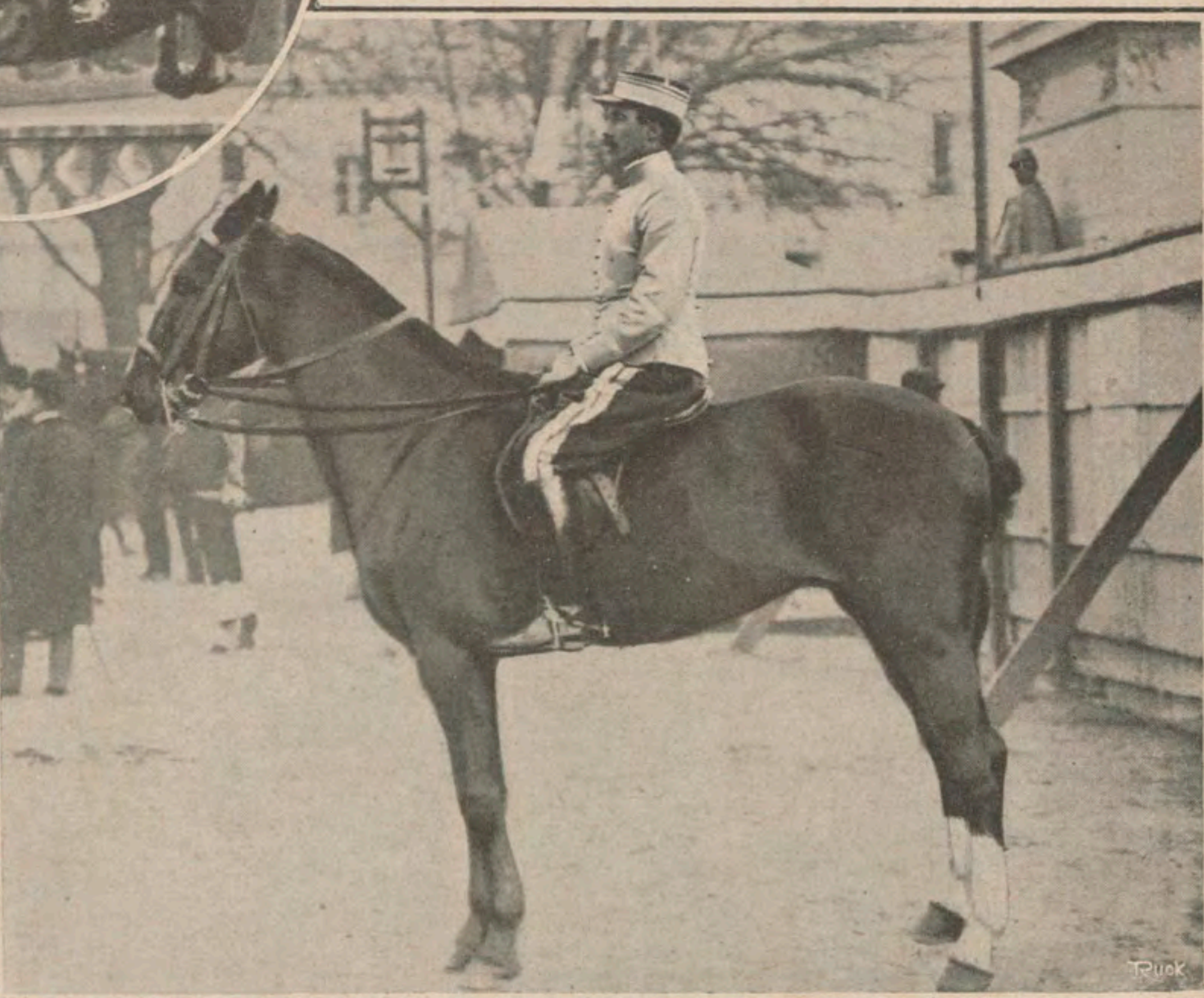
Dahlia.

1^{er} prix, 1^{re} classe, 1^{re} division, chevaux attelés.



Yonne.

1^{er} prix, 1^{re} classe, 2^e division chevaux attelés.



Le Concours Hippique de Nantes, disputé du 1^{er} au 7 mars, a été favorisé par un temps magnifique et a remporté un plein succès.

Kunroë,

monté par M. Henri Leclerc.

M. Patrice Jollan de Clerville,

1^{er} de l'Omnium, 2^e de la Coupe.

Lieutenant de Busnel,

1^{er} du Prix des Régiments, avec Blue Banny.

NOTE DES ÉDITEURS

Ainsi que nous l'avons annoncé, c'est lundi, 18 mars, que nous inaugurerons l'hôtel des Publications Pierre Lafitte, par une fête à laquelle seront conviés les membres de la presse, de la critique, du monde des arts, des théâtres et de la politique. Cette répétition générale sera suivie, le lendemain, de la soirée offerte aux cinq cents de nos abonnés que le tirage au sort a désignés.

Nous rappelons que six matinées et trois soirées artistiques seront en outre offertes, dans la saison, à ceux de nos abonnés qui n'auront pas été cette première fois privilégiés. Se faire inscrire dans nos bureaux.

2

Je sais Tout publie en entier dans son numéro du 15 mars, le *Bluff*, pièce en 3 actes de M. Georges Thurner, jouée récemment au théâtre Antoine, et dont le succès fut constaté par la presse entière. En dehors de cette pièce, signalons un article de Paul Mégnin sur le concours hippique: *Habits rouges et dolmans*, *Une chasse à l'objectif*, *Ce que l'on voit au fond des eaux*, et dix autres articles intéressants et semés d'illustrations nombreuses. En outre, un *Supplément d'art en deux couleurs* et la suite des *aventures extraordinaires d'Arsène Lupin*.

PIERRE LAFITTE ET C^{ie}.

UNE NOUVELLE PUBLICATION PIERRE LAFITTE ET C^{ie}

Nous sommes heureux d'annoncer à nos lecteurs l'apparition d'une nouvelle publication Pierre Lafitte et C^{ie}: *L'Art et les Artistes*, publié sous la haute direction artistique de M. Armand Dayot, inspecteur général des Beaux-Arts. Cette revue internationale d'art ancien et moderne, richement illustrée et de grand luxe, rédigée par les écrivains d'art les plus célèbres, paraîtra le 5 de chaque mois.

Prix du numéro: France 1 fr. 50; Europe: 2 francs; Amérique: 2 fr. 50
Abonnement: France: 16 francs; Europe: 20 francs; Amérique: 25 francs.

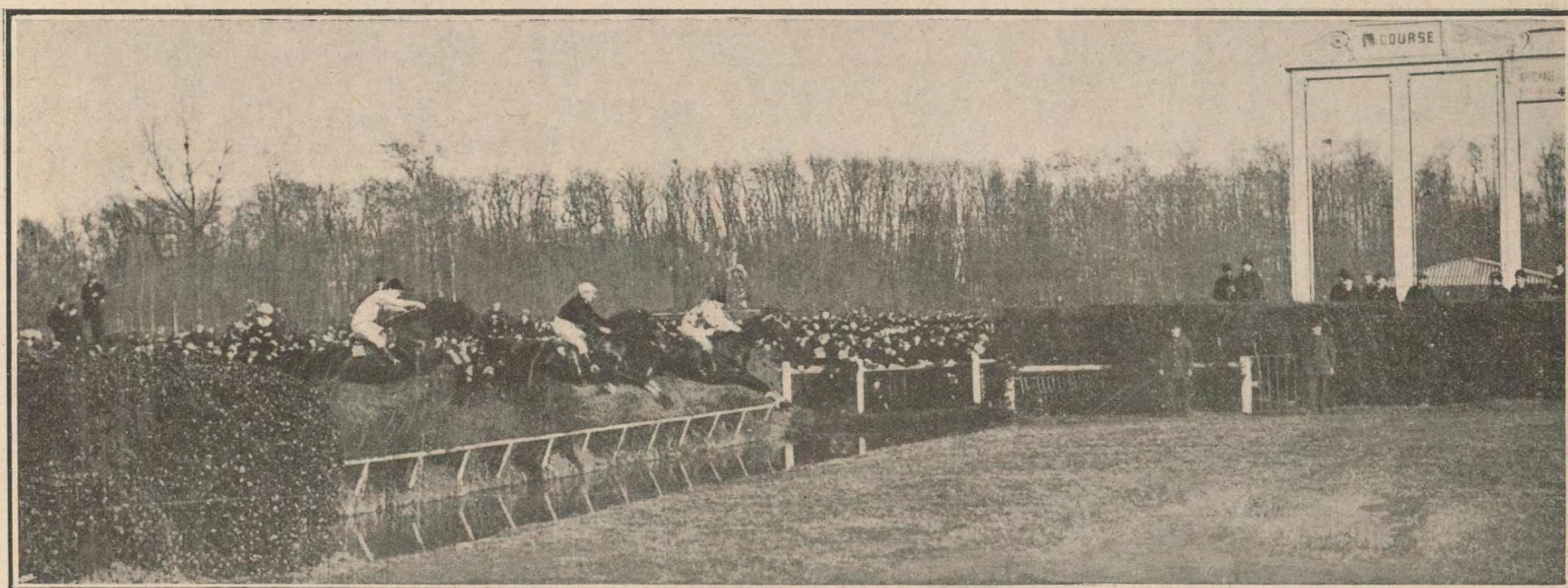
L'Art et les Artistes sera le complet et parfait organe de tous les arts. L'art appliqué, qui enseigne l'embellissement du home, de la maison familiale, n'y sera pas moins bien traité que l'art pur.

Ce journal unique fera pénétrer ses lecteurs dans les ateliers d'artistes, les collections privées les plus fermées et les plus somptueuses. Une égale part y sera faite à l'art ancien et à l'art moderne.

Seules, l'Angleterre et l'Allemagne pouvaient, jusqu'à présent, se targuer de publications artistiques complètes. La France n'a maintenant plus rien à leur envier. Et cette véritable encyclopédie, étant la plus variée, la plus luxueuse, sera aussi la moins coûteuse des publications artistiques.

Des primes de haute valeur rembourseront le prix de l'abonnement.

LA SEMAINE HIPPIQUE



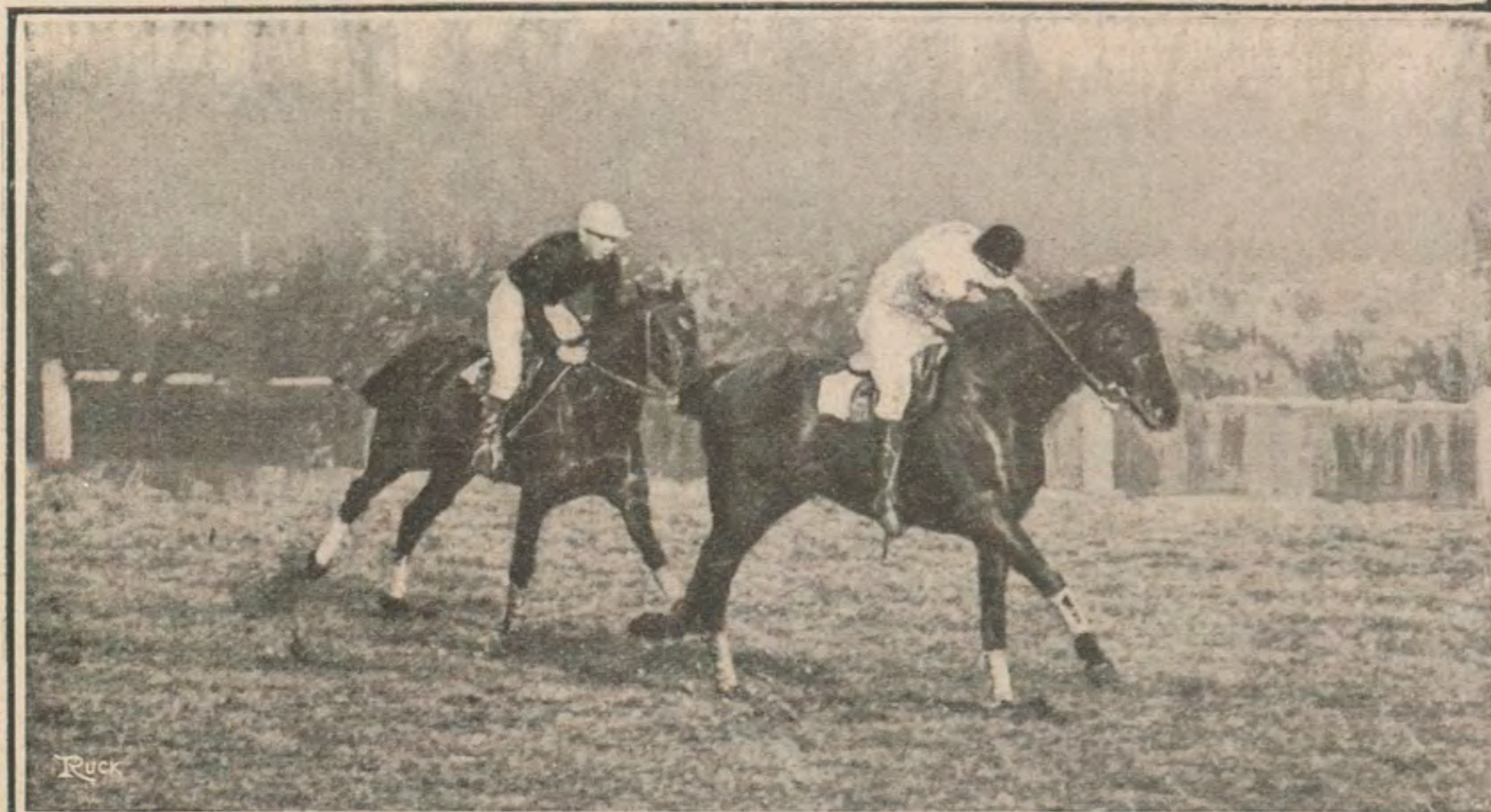
Le Miracle Gamester Le Trébuchet

Le Prix de Clairefontaine, steeple 2^e série, 8.000 francs, 4.200 mètres. — Le Saut de la rivière des Tribunes. Auteuil 7 mars.
Les trois concurrents se sont tenus jusqu'au bull finch. Le Trébuchet a cédé le premier et Gamester, qui avait fait une faute au mur en pierres, était battu de deux longueurs par Le Miracle, qui gagnait ainsi sa cinquième course consécutive.



Roi du Monde Ludivine La Réanté François Cymballier Héas Napkin

Prix Mondeville, steeple handicap, 10.000 francs, 4.000 mètres.
Dans les tournants, François passait en tête, Roi du Monde survenait très fort après le bull finch et sautait le premier la dernière haie, mais François parvenait à le battre d'une tête sur le poteau.



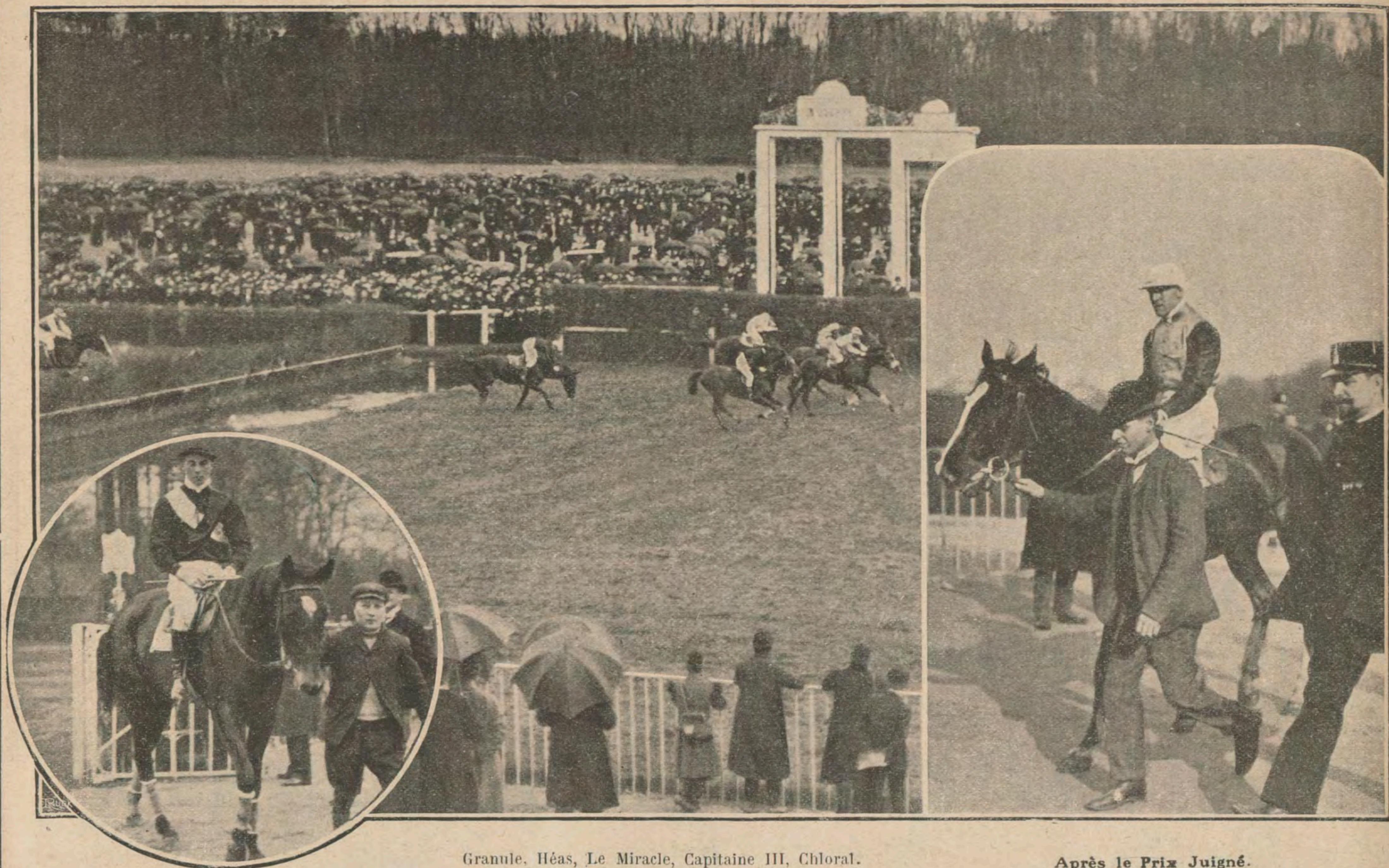
L'après-midi de la Mi-Carême, favorisée par le soleil, a donné l'occasion d'une belle journée de courses à Auteuil. Les deux principales épreuves de la journée, le Prix Mondeville et le prix Clairefontaine, ont fourni des arrivées très palpitantes.

Arrivée du prix Clairefontaine.

Le Miracle, à M. Jean Stern, monté par Alec Carter, entraîné par Ruddock, après lutte, a battu sur le plat Gamester à M. T. Storr, par deux longueurs.

La rentrée du gagnant du Prix Mondeville.

François h. b. 5 ans, 67 kilos, par Barberousse et Fable, à M. L. N. André, monté par Burgoyne, entraîné par Baresse, a battu d'une tête Roi du Monde, sur le poteau, après une lutte acharnée.



Rentrée du gagnant du Prix des Pins.

Mlle Marguerite par Son O'Mine et Tijuca à M. J. Lieux (A. Carter).

Granule, Héas, Le Miracle, Capitaine III, Chloral.

Le saut de la rivière dans le Prix d'Auteuil.

Steeple chase 20.000 francs, 3.500 mètres, gagné par Chloral, devant le Miracle et Héas.

Après le Prix Juigné.

Chilo Sa, par St-Bris et Al-Jésira à M. F. Chopard, monté par Piggott, gagnant du Prix Juigné, haies handicap 15.000 francs 3.500 mètres.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

La situation du marché de Paris reste la même. L'impôt sur le revenu a arrêté net les affaires, mais le cuivre a continué sa hausse en portant le Rio à des cours inconnus. On ne parle donc en Bourse que de l'impôt et du Rio. L'un fait contre-poids à l'autre.

Les Chemins de fer, les Banques et en général toutes les valeurs françaises sont délaissées; on attend avant de s'engager, avant de placer ses disponibilités, qu'on sache sous quel régime fiscal on se trouvera demain. On ne s'occupe guère que des valeurs étrangères en se disant que d'une façon ou de l'autre, les capitaux placés à l'étranger pourront se soustraire à l'impôt. C'est un courant que nous déplorons, car il emporte loin des affaires françaises des masses de capitaux qui, bien employés sur notre territoire, augmenteraient la richesse du pays, mais c'est un fait que nous sommes obligés, comme tous nos confrères, de constater.

Cette situation présente un danger que nos lecteurs feront bien d'envisager et contre lequel ils doivent se mettre en garde. Que, pour une raison quelconque, le cuivre vienne à baisser, toute la cote serait immédiatement dans le même sens et l'on aurait à craindre de très gros écarts. On l'a bien vu, dernièrement, quand les nouvelles de New-York semblaient alarmantes. Elles se traduisaient sur notre marché par des écarts considérables et subits sur le Rio. Il existe évidemment sur cette valeur un enchevêtrement de primes qui rend la position de place particulièrement délicate. Ce sont là des questions de spéculation, mais elles pourraient influencer rapidement la cote et intéresser au plus haut degré les portefeuilles. Et c'est ce qui vient de se passer. Il a suffi que New-York envoyât pendant deux jours de suite des cours en baisse, pour qu'à Londres et à Paris les vendeurs reprennent le dessus et fassent reculer brusquement toutes les valeurs minières.

Quand à l'impôt sur le revenu, il ne sera certainement pas voté sans de grandes modifica-

tions. M. Jaurès écrit que lorsqu'une comptabilité exacte des revenus capitalistes et bourgeois sera enfin dressée, il sera possible de calculer plus sûrement quels sacrifices peuvent être demandés aux classes possédantes et privilégiées... Quelle erreur! Certes on connaîtra les revenus des propriétés bâties et non bâties de France comme on les connaît actuellement, mais un esprit clairvoyant peut-il se figurer que le fisc pourra dresser la comptabilité exacte des revenus mobiliers?

Essayer d'y parvenir par le système d'inquisition imaginé dans le projet est le plus sûr moyen de modifier profondément les habitudes de l'épargne et l'organisation du crédit en France.

M. Jaurès suppose-t-il que les capitaux se laisseront recenser? Les petits peut-être n'oseraient pas ou ne sauraient pas se dissimuler, bien qu'à des besoins nouveaux répondent toujours des fonctions nouvelles. Mais les gros disparaîtront avec facilité. Les dépôts dans les Banques, les disponibilités des Sociétés, les comptes des particuliers s'évanouiront comme par enchantement; l'inquisition fera le vide, au grand détriment de la fortune publique et privée, au grand avantage des Banques étrangères, qui profiteront de toute l'activité financière émigrant chez elles.

Le projet d'impôt sur le revenu partagerait la France en deux camps ennemis. Ceux qui ont moins de 5.000 francs de revenus ou de salaires et ceux qui ont 5.000 francs ou davantage. Ce serait un bouleversement général qui aboutirait en définitive à la ruine des épargneurs modestes sans aucun avantage pour les prolétaires.

Nous croyons, comme la Bourse, que le projet est impraticable et que sûrement le revenu de la rente 3 0/0 ne sera pas imposé. Il ne faut donc pas vendre vos rentes pour le moment, parce que, si le projet échoue, notre 3 0/0 aura toujours une tendance à se rapprocher du pair.

En tout état de cause, vous avez le temps de prendre vos précautions.

Mais il faut revoir avec soin votre portefeuille tout entier en examinant chaque valeur à ce point de vue: si, pour une cause quelconque, la crise survenait, qu'arriverait-il de telle ou telle de mes valeurs?

Répondre avec clairvoyance à cette hypothèse est parfois très difficile, mais nous pouvons vous y aider, chaque valeur ayant chez nous son dossier avec son histoire et les prévisions formées avec documents à l'appui pour son prochain avenir. Ces renseignements ne sont pas toujours faciles à se procurer, surtout sur les valeurs étrangères et, chez nous, ces dossiers représentent plusieurs années d'un travail incessant. Nous les mettons à votre disposition.

PETITE CORRESPONDANCE

J. B., Chantilly. — La combinaison dont nous vous avons parlé est une convention passée entre la Société Le Camphre et la Société Baloise de produits Chimiques. Cette dernière société s'est engagée à fournir le camphre artificiel à la société Le Camphre jusqu'à ce que les usines françaises soient construites, en quantité suffisante pour permettre une vente de 6.000 à 8.000 kilos par jour. Grâce à cette convention, Le Camphre a pu signer des traités de livraison montant actuellement à 6.000 kilos par jour.

Motocycle, Mantes. — Le dividende des Duval est réduit de 10 fr. (80 fr. au lieu de 90 fr.) à cause des frais supplémentaires, conséquence du repos hebdomadaire et par suite d'une diminution de recettes de 51.000 fr. Cette diminution est faible, mais il y a longtemps que les Etablissements Duval ont atteint leur apogée; aujourd'hui ils doivent lutter avec une concurrence de plus en plus sévère. La valeur n'est plus intéressante, quoique solide. Vous devez placer votre argent sur des titres moins lourds et plus actifs.

Pour tout ce qui concerne la partie financière: renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Co, 9, rue Pillet-Will, Paris.